



TESIS DOCTORAL

# **La coordinación de los transportes terrestres**

MEMORIA PARA OPTAR AL GRADO DE DOCTOR  
PRESENTADA POR

**Joaquín Imedio Díaz**

**Madrid, 2015**

Rd. 63.971

573

Tesis de Doctorado dirigida por el Catedrático

DON JESUS PRADOS ARRARTE

LA COORDINACION  
DE LOS  
TRANSPORTES TERRESTRES

Joaquín Imedio Díaz



BIBLIOTECA  
DE DERECHO

Octubre de 1967

# LA COORDINACION DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES

## I N D I C E

	Página
PRIMERA PARTE	
Preámbulo.....	2
Concepto y clases de coordinación.....	8
Caracteres diferenciales entre ferrocarril y carretera.....	16
Contextura de los transportes por carretera.....	31
Los servicios de carretera en relación con el ferrocarril.....	36
Aprovechamiento del tráfico creado.....	41
La competencia promueve la coordinación.....	44
La Administración ante el problema coordinador.....	50
El derecho de tanteo sobre las nuevas concesiones.....	54
Referencia a la legislación española sobre coordinación.....	59
Influencia de la legislación en la explotación del transporte por carretera.....	68
SEGUNDA PARTE	
Situación económica que fundamenta la coordinación.....	71
La fusión de empresas explotadoras.....	80
El transporte terrestre en España (Estadística comparada).....	85
Principios económicos de la tarificación.....	93
Principio de la obligatoriedad del transporte.....	103
Principio de la igualdad de trato tarifario.....	107
Economía de un transporte por carretera.....	111
Consideraciones sobre el ferrocarril y la carretera.....	127
El problema de los transportes.....	137
Bases para la coordinación.....	146
Propuesta final al problema de los transportes terrestres.....	157
La coordinación de transportes en veinte países.....	167
Los organismos internacionales del transporte.....	187
B I B L I O G R A F I A.....	200
O B R A S D E L A U T O R.....	202

## LA COORDINACION DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES

### P r e á m b u l o

Dentro de un universo en perpetuo movimiento, el hombre ambiciona desplazarse por el espacio en el menor tiempo posible para dar satisfacción a su necesidad física de movilidad y a su ansia espiritual de conocer nuevos horizontes. Por eso, el transporte es para el hombre una conquista simultánea del espacio y del tiempo.

Los diversos sistemas de transporte: carretera, ferrocarril, barco y - avión;

los medios de comunicación: telégrafo, teléfono y radio;

y los elementos de información: libros, revistas, cine, periódicos y televisión;

han puesto en fácil relación a los habitantes de nuestro planeta, mejorando su nivel de vida y promoviendo intenso tráfico de gentes, cosas y alimentos entre alejadas latitudes.

Concordantes con todo ello son las progresivas relaciones humanas, el creciente intercambio científico y el avanzado igualitarismo social, que promueven la proliferación de asambleas universales, materializadas en tratados y convenios de índole internacional, muchos de los cuales se refieren - al transporte de ultra fronteras.



Dice Michelet que la cooperación internacional es larga y difícil y que, frecuentemente, no es posible llegar a decisiones satisfactorias. Esto es cierto, pero estimamos con Myrdal, que las organizaciones internacionales, aunque no tengan "voluntad política propia", formulan recomendaciones a los gobiernos, que hacen avanzar las soluciones comunes.

Como intermediario entre la producción y el consumo, el transporte tiene una importancia creciente en la economía moderna, porque aumenta constantemente el número y aceleración de los viajes de personas y el de los intercambios de mercancías, constituyendo este elemento del ciclo económico el principal campo de inversiones y la actividad más destacada en cada nación. Si Leon Say afirmó que los transportes son la base de toda actividad humana, nosotros añadimos que constituyen un elemento básico traslativo y expansor para el hombre.

Al tratar el problema de los transportes terrestres hemos de tener muy en cuenta que en casi todos los países, el ferrocarril y la carretera, ambos de ámbito nacional, son afectados por las "tarifas políticas", simplemente porque aquellos medios transportadores están contruidos o controlados por el Estado. Y como los gobiernos son los que hacen la política, al proyectar un lógico reajuste tarifario, se influyen por la desproporcionada impopularidad de cualquier aumento de las tarifas de transporte.

Existiendo en la actualidad dos sistemas semejantes de transporte terrestre, el ferrocarril y la carretera, la competencia entre ambos ha creado a los gobiernos un grave problema económico, agudizado en España por las diversas causas que analizaremos en este estudio, al tratar de ofrecer una solución armónica en la coordinación y puesta a punto de ambos elementos transportadores, como imperativo del progreso y para beneficio de la sociedad.

Hace más de un siglo, cuando se establecieron los primeros ferrocarriles al lado de las antiguas carreteras, casi desapareció el transporte que se realizaba en ellas mediante carros y diligencias, porque la rapidez y la comodidad del tren era muy superiores a las de los vehículos de tracción animal. Así, eliminado el medio transportador más débil, sin posible competencia real, no podía pensarse en coordinarlos, pues el ferrocarril quedó disfrutando un monopolio de hecho en los que fueron trayectos comunes, mientras que los carrromatos de la carretera emigraron a otras rutas alejadas del camino de hierro.

Pasado el tiempo, al inventarse el motor de explosión y las ruedas neumáticas, a la par que se mejoraron notablemente las carreteras, empezó a realizarse por muchas de éstas un transporte automóvil afluente a las estaciones ferroviarias, que procedía de los pueblos alejados del ferrocarril, en un sistema espontáneo de transporte combinado y mutuamente complementario.

Perfeccionado aun más el vehículo automóvil, al tiempo que aumentaba la densidad demográfica, industrial y mercantil de las naciones, el transporte por carretera inició una competencia al ferroviario en los trayectos paralelos de corta y media distancia, pero no a base de tarifas más bajas, sino superando la rigidez del transporte por ferrocarril mediante la elasticidad característica del vehículo automóvil, que permite llegar, sin transbordo, a todos los sitios, acercando los viajeros hasta el centro de las ciudades, con la más cómoda adaptación de horarios, y llevando los productos agrícolas desde las huertas a los sitios de venta y el pescado desde el mismo puerto a los mercados públicos, iniciando con ello el transporte ideal de puerta a puerta. En tal momento desapareció el monopolio del ferrocarril y se creó el "mercado" del transporte dentro de una economía liberal, que ha continuado en casi todos los países.

Hacia el año 1920 se agudizó en España el llamado "problema ferroviario" - que, como decía Ontiveros, es un fenómeno físico-económico, que calificó Porri

como biológico y al que nosotros estimamos que le caben ambas conceptualizaciones.

En dicha época, por el alto coste de los elementos de la explotación ferroviaria, las empresas veían como aumentaban sus gastos en mayor proporción que sus ingresos, presentándose a la vista un panorama de insuficiencia que, principalmente, había de salvarse con el aumento de las tarifas. Pero la impopularidad del reajuste tarifario preocupó a nuestra Administración, por lo que en 1924 se creó el Consejo Superior de Ferrocarriles y dió comienzo el régimen ferroviario de consorcio y de auxilios a las empresas, dictándose también en ese mismo año una reglamentación de los transportes mecánicos por carretera, cuya parte principal consistía en el otorgamiento de concesiones de servicios regulares de viajeros, en sistema de quasi exclusividad, a cambio de que transportasen gratuitamente el correo público, retirándoles las subvenciones que recibían por el acarreo postal.

Ante su insuficiencia tarifaria, los ferrocarriles trataron de abaratar su explotación mejorando la vía y el coste de la tracción a vapor, fue- lizando los hogares de las locomotoras, implantando la tracción eléctrica y más modernamente la tracción diesel. Pero estas reformas precisaban unos gastos ingentes que no podían soportar los ferrocarriles, por lo que en 1941 se decidió fusionar las veinticuatro entidades de vía ancha y constituir la red nacional a fin de unificar la dirección, la administración y la explotación en general, decisión que resultó económicamente escasa a pesar de la elevación de tarifas que llevó aparejada, por lo que el Estado se vio obligado a cubrir el déficit operacional.

Al cabo de los años resultó insuficiente la infraestructura del ferrocarril y anticuado su material móvil, en plena descapitalización, por lo que el Estado se ha comprometido a modernizar la Red Nacional con la ayuda de empréstitos extranjeros, cuyos intereses y amortización, sumados a las pérdidas de la explotación actual pueden llegar a doce mil millones de pesetas

anuales. Además podría ocurrir, a no largo plazo, que los futuros aumentos - del capital de establecimiento provoquen unas peores condiciones económicas de explotación.

Es de advertir que, como el Estado ha recargado los impuestos del transporte por carretera mediante el aumento del precio de los carburantes, también este transporte está sufriendo la descapitalización y otras dificultades económicas al tener sus tarifas "carácter político", aunque por tratarse de explotaciones pequeñas y familiares, aquellas dificultades pueden compensarse más fácilmente.

Ante el enorme desarrollo del transporte automóvil, a pesar de la cares-tía de vehículos, las redes ferroviarias claman contra la competencia que - aquél les hace, alegando que se encuentran en desigualdad de circunstancias jurídicas y económicas y solicitan una coordinación de ambos medios transportadores basada en la equiparación de las condiciones de actuación de sus actividades.

Los poderes públicos, haciéndose eco de esas demandas, divulgan una profusa legislación coordinadora que, hasta ahora, no ha satisfecho plenamente al ferrocarril y a la carretera, unas veces porque la competencia entre am-bos sobrepasa las previsiones y otras porque algunas disposiciones crean nuevos problemas que afectan al interés general.

Leemos con frecuencia que la coordinación entre el ferrocarril y la ca-rretera está aconsejada por un fundamental principio económico, según el cual no debe realizarse un doble transporte simultáneo entre ambos medios trans-portadores, bastando con uno de ellos.

Esta teoría quebranta el principio económico de la libre competencia, o sea que limita la facultad potencial selectiva del usuario. Además, lo difícil sería decidir justamente, cuál de los dos elementos habría de cesar en su

actividad, sobre todo en el caso de que ambas explotaciones fueran deficitarias.

El problema de la coordinación tiene dos aspectos, uno legal, que se manifiesta en la serie de disposiciones administrativas que trata de reglamentarla, y otro económico, planteado dentro de la propia técnica de los transportes, principalmente en lo que atañe al coste comparado de sus explotaciones. Para estudiar ambos aspectos, el presente trabajo contiene una primera parte de carácter jurídico y otra segunda económica, aunque hemos de reconocer que las dos se entrelazan y complementan, pues ciertos textos oficiales tienden a paliar efectos económicos, y otras veces la resultancia económica se origina en contraposición a las disposiciones oficiales o por la propia inhibición administrativa.

Tratar el problema coordinativo es tarea difícil y delicada, debiendo hacerse desde una posición neutra y con objetividad, pero mediante expresión franca, porque así lo exige el bien general del país. Nada de soluciones radicales o simplistas, sino serenas y progresivas, adecuadas en el tiempo y en el espacio, para evitar daño, en lo posible, a las partes interesadas.

Dada la importancia del problema de los transportes terrestres "hay que conocer la realidad de las cosas para obrar", como decía Benedetto Croce, y evitaremos complicaciones y alargamientos a la tan necesaria solución coordinadora. Y la realidad actual es que los ferrocarriles son una carga para el Estado, mientras que las carreteras constituyen una fuente de ingresos.

Nuestro estudio sobre esta palpitante cuestión de la coordinación y mejora de los transportes terrestres, será desarrollado sin ampulosidad, siguiendo la norma de exponer principios claros y fundamentales, abreviando las referencias a las fuentes de información, sin rellenar con largas transcripciones. Así quedará dentro de los límites usuales de esta clase especial de trabajos.

## Primera Parte

### CONCEPTO Y CLASES DE COORDINACION

Existe un concepto impreciso sobre lo que es "coordinación". Por eso - no pueden llamarse rectamente servicios coordinados aquéllos que prestan - los automóviles de viajeros y los camiones de mercancías para entregar o recoger las cargas de los aviones en los aeródromos, de los trenes en las estaciones férreas o de los barcos en los puertos, o viceversa, con el fin de transportarlos hasta o desde los núcleos urbanos.

Estos transportes de corto recorrido, incluso el de las cartas a domiciilio, constituyen solamente los acarreos terminales de los transportes a larga distancia del aeroplano, del barco o del tren.

Antes de entrar en el fondo de este trabajo, parece conveniente definir y aclarar el concepto de coordinación, diferenciando, también, las distintas clases o modalidades que de ella existen en la esfera de los transportes.

Coordinar es la ordenación de dos o más actividades a un fin común. Por consiguiente, la coordinación de los transportes consistirá en combinar la dinámica de éstos, a fin de obtener un buen servicio de conjunto y mejorar el resultado económico de sus explotaciones.

También cabe la ordenación por separado de cada sistema, sin llegar a

la coordinación de los mismos.

El economista Kapteyn define la coordinación como la "forma de favorecer el funcionamiento coherente de los medios de transporte, para llegar a la repartición más conveniente del tráfico, desde el punto de vista económico".

El Comité de Transportes Interiores de la C.E.E. considera que coordinar es elegir el medio más adecuado y utilizarlo de la manera más ventajosa para la colectividad.

Michelet dice que "coordinar es crear las condiciones favorables para una cooperación fecunda entre todos los sectores del transporte al servicio del usuario, pero en el cuadro del coste económico y social más favorable - para la colectividad".

Vemos, pues, que en todas estas definiciones domina el sentido económico, que es lógico y racional, pero lo difícil es encontrar el medio más conveniente en cada momento y para cada necesidad del usuario. Tal vez sea más fácil dejar la elección al usuario, que otorgársela previamente al Estado, - aunque éste, en todo caso, estará dispuesto a remediar prontamente el desequilibrio económico que pueda producirse, por lo que aconsejamos un sistema liberal, pero con eficaz control de la Administración.

Si los transportes constituyen un servicio público, otorgado mediante concesión administrativa, o por simple autorización, según los casos, su coordinación ha de refrendarla la Administración, dictando las oportunas disposiciones. Pero al coordinar los transportes, siempre mudables en su constante superación, es frecuente que la Administración obre discrecionalmente, porque la legislación coordinadora, incipiente y también cambiante, no tiene contenido apropiado y suficiente para actuar reglamentamente.

En el mundo del transporte se distinguen dos clases de coordinación, según se mire su aspecto técnico o el carácter económico de la misma. También es preciso establecer la diferencia entre coordinación y cooperación.

Coordinación en el aspecto técnico significa continuidad del transporte, es decir, acarreo de la persona o de la mercancía entre el origen y el destino, empleando distintos medios transportadores, combinados linealmente, unos a continuación de otros, como sucede con los servicios automóviles auxiliares desde las estaciones férreas a los pueblos que carecen de estación.

Sobre la conveniencia de esta continuidad del transporte se declaró la misma Unión Internacional de Ferrocarriles en 1948, diciendo que "con objeto de facilitar a los usuarios el máximo de comodidad y facilidades, debemos esforzarnos para asegurar que los dos medios de transporte estén en prolongación el uno del otro, con enlaces adecuados, tanto para los viajeros y sus equipajes como para las mercancías".

El director de la red francesa, Roger Guibert, considera la coordinación técnica como "la puesta en común de las posibilidades de dos medios de transporte".

La coordinación en el terreno económico tiene un carácter bien diferente, pues significa la posibilidad de distribuir el tráfico de origen a destino entre distintos medios paralelos de transporte, para que éste se reparta entre todos ellos, evitando competencias dañinas para las economías explotadoras. Se busca, pues, la coexistencia o, por lo menos, la "sustituibilidad" recíproca.

Casos de coordinación económica los tenemos, principalmente, entre el ferrocarril y la carretera, cuando ambos se reparten los tráficos entre el mismo origen y el mismo destino mediante una organización conjunta o defendidos por tarifas invariables y oficialmente aprobadas. Los ferrocarriles -



ingleses y una empresa de transporte rápido por carretera han firmado un - contrato a largo plazo, mediante el cual ésta podrá utilizar terrenos del - ferrocarril y la vía, para el envío directo de mercancías, comprometiéndose el ferrocarril a poner regularmente a disposición de dicha empresa, trenes especiales nocturnos e instalaciones de almacenes complementarios, abiertos noche y día. También hay coordinación cuando la Administración designa con carácter obligatorio la clase o volumen de tráfico que uno u otro han de realizar, proporcionalmente a los medios de que dispone, en forma de "contingentación", que es un sistema muy empleado en Alemania y Francia.

La cooperación de los transportes se da cuando un medio transportador recibe o acarrea los vehículos de otro medio distinto, como en los siguientes procedimientos:

a) Transporte barco-camión, denominado "roll-on/roll-off". Permite que los vehículos de carretera pasen hasta la bodega de los barcos, para dejar o tomar carga.

b) Sistema llamado "piggy-back". Consiste en cargar sobre vagones-plataforma los remolques o semirremolques de la carretera. También se denomina sistema "kanguro".

c) Procedimiento "road-railer". Se realiza con vehículos que pueden - circular indistintamente sobre la carretera o sobre los carriles de la vía férrea.

d) Sistema "ferry". Transporte de tren completo, de viajeros o de mercancías, sobre un barco dotado de carriles.

Existen también ciertas actividades complementarias del transporte de mercancías, realizadas por personas o entidades que no son precisamente - transportadores, sino que sólo aportan tráfico para vehículos ajenos,-

propiedad del ferrocarril o de la carretera, así como también a los barcos y aviones, completando el ciclo del transporte.

Estas actividades complementarias son las siguientes:

Agrupación de mercancías. Recogidas a domicilio o recibidas en local urbano propio, las agrupan por destinos y las entregan para el transporte - al ferrocarril, a la carretera, al barco o al avión. Están sujetas a tarifa oficial.

Fletamento. Oferta de camiones ajenos, para que sus propietarios transportistas realicen el acarreo de las mercancías. No disponen de local urbano y trabajan a comisión.

Reporte. Ofrecimiento de cargas a los transportistas para su viaje de regreso, a fin de evitarles el retorno en vacío. Carecen de local urbano y actúan a comisión.

La primera actividad, o sea la agrupación de mercancías, se realiza - por las Agencias de transporte, que están reglamentadas en la vigente legislación. Las actividades de fletamento y reporte no están reglamentadas especialmente, aunque se hallan incluidas en la licencia del impuesto industrial.

De una manera u otra, estas modalidades constituyen operaciones suplementarias del verdadero transporte y son útiles a los usuarios y al transportador.

Podemos citar otra clase de cooperación en el transporte, como la de los vagones particulares de ejes intercambiables, que pasan de unas redes ferroviarias a otras de distinto ancho de vía, incluso de líneas extranjeras, y también la de los cofres o containers para mercancías, que se cargan indistintamente sobre barco, avión, tren o camión, modalidad que promete al

canzar gran desarrollo. Recordamos, también, las "palettes" o bandejas tipi  
ficadas, para facilitar el transporte y almacenaje de ciertas mercancías.

La solidaridad contractual entre transportadores es otro medio de coo-  
peración, de la que resultan alicientes y garantías para el usuario, lográn  
dose un "desideratum", principalmente en los transportes internacionales.

Actualmente, los Organismos internacionales tratan de coordinar el -  
transporte directo de personas y cosas a larga distancia sobre todas las tierr  
ras y mares del mundo. Esta loable promoción será laboriosa porque dicho -  
transporte ha de reunir algunas condiciones básicas tales que:

Adaptación mútua de los elementos de transporte.

Combinación lineal de los diferentes medios.

Facilidad y rapidez de transbordo.

Normalización de embalajes agrupables o de unidad de carga.

Carta de porte única.

Plazo de transporte unificado, como unidad de cálculo.

Responsabilidad solidaria de los transportadores.

Sentido internacionalista de los países afectados.

Este transporte directo internacional, para ser óptimo, precisa también  
de otras circunstancias, como la supresión de aduanas fronterizas, el esta-  
blecimiento del sentido de circulación diestra, la adopción general del siste  
ma métrico decimal y la implantación de un patrón mundial de moneda.

En el ámbito del Mercado Común europeo, según Vergnaud, a la coordina-  
ción debe preceder la "integración" de elementos similares, o sea ferroca-  
rril con ferrocarril y carretera con carretera, pertenecientes a diversas -  
naciones, alineados en prolongación unos de otros, para constituir una red  
única de cada sistema, sin solución de continuidad. Esta lógica aseveración  
sería dificultosa para nuestra nación en lo referente al ferrocarril, por la

diferencia de ancho de vía.

La Unión Internacional de Transportes por carretera (IRU) dice que los sistemas transportadores coordinables deben responder, en capacidad y calidad, a las necesidades de los usuarios, adelantándose a ellas, por ser el transporte el animador de la economía.

El Banco Mundial define la coordinación como la reglamentación destinada a lograr un transporte equilibrado, para que los viajeros y las mercancías circulen por los medios, o combinación de medios de transporte, que ofrezcan la deseada calidad de servicio al más bajo precio.

Kaptein afirma que la coordinación favorece el funcionamiento y reparto coherente de los medios de transporte en un buen sistema económico.

En lo que se refiere a la coordinación terrestre, objeto único del presente estudio, pueden darse las siguientes circunstancias:

a) Repartición del tráfico entre trayectos sensiblemente paralelos del ferrocarril y de la carretera, sin preferencia alguna.

b) Combinación o continuidad del transporte para llevar el viajero o la mercancía a un punto donde sólo llega uno de los dos caminos, ferrocarril o carretera, y mediante tarifas combinadas y horarios acoplados, principalmente para viajeros.

c) Imposición de la obligatoriedad del transporte a los dos medios transportadores.

d) Legislación protectora unilateral, con derechos de tanteo, o de prioridad, o imponiendo un cánón de coincidencia en favor de uno de los medios transportadores a costa del otro.

Al proyectar la coordinación se comparan entre sí una línea de carretera con una línea férrea. Se trata, pues, de dos líneas trazadas sobre una superficie, debiendo considerarse el grado de paralelismo entre ambas, la distancia que las separa, la proporción de sus respectivas longitudes, situación de sus puntos extremos, intersecciones en sus recorridos, alejamiento de los núcleos de población o de las estaciones férreas, haciendo en definitiva una clasificación geométrica y topográfica.

Dentro de estos caminos se desarrolla un tráfico, es decir, el servicio de transporte. Por lo tanto, la línea es la parte estática o invariable, mientras que el servicio es la parte cinemática o movimiento variable, diferenciando la línea del servicio, o sea el continente del contenido.

Finalmente, hay que hacer constar que entendemos la coordinación de - los transportes terrestres en un sentido amplio. Es decir, como la puesta a punto y modernización de los caminos de hierro y de los caminos ordinarios, para que la actividad que se realice sobre ellos atienda plenamente las demandas del tráfico actual y futuro.

## CARACTERES DIFERENCIALES ENTRE EL FERROCARRIL Y LA CARRETERA

Los diversos medios de transporte tienen características individuales congénitas y funcionales que los diferencian entre sí y que no pueden igualarse. Así, por ejemplo, el transporte aéreo disfruta del camino hecho, de la ruta en línea recta y de mayor velocidad, por hallar menos rozamiento en el medio ambiente donde actúa. Igualmente se encuentran caracteres diferenciales entre el tren y el automóvil, que se refieren al camino o al vehículo, o a la propia esencia del transporte, y todos con resultancias económicas en sus explotaciones.

Es de resaltar que, aunque estas diferencias son universales, en nuestro país se agravan algunas de ellas, por su orografía, por la predominante tracción a vapor, por la baja calidad del carbón, por la deficiente política comercial y por la proliferación de ferrocarriles de vía estrecha, que han restado continuidad al transporte.

Es fundamental, pues, que analicemos y comparemos estos caracteres diferenciales de ferrocarril y carretera, para conocer a fondo los dos elementos coordinables. A continuación se exponen, numeradas, las veintinueve diferencias fundamentales que nosotros encontramos:

### 1. Uniformidad del camino

Como las redes ferroviarias comprenden líneas de distinto ancho de vía,

es obligado transbordar los viajeros y las mercancías en los puntos de empalme. Sin embargo, aunque las carreteras sean de diferente anchura, el rodaje de los coches y camiones sirve para todas ellas, como si el camino fuera uniforme.

## 2. Unidad del vehículo transportador.

El vehículo automóvil por carretera, además de realizar el transporte, presta también un servicio de distribución "hasta el final". El ferrocarril es un elemento transportador, pero no distribuidor "hasta el final", - por lo que ha de servirse del primero para complementar las operaciones terminales distribuidoras.

En el transporte automóvil, los viajeros y las mercancías pueden llegar al punto de destino en el mismo coche o camión en que iniciaron el viaje en el origen, o sea sin cambiar de vehículo. Por ferrocarril no puede hacerse esto y hay que emplear otros vehículos complementarios entre el lugar de origen y su estación y entre la estación final y el punto de destino, dando motivo a los llamados acarreos terminales. Así pues, en el transporte netamente ferroviario es imposible llevar a cabo el viaje o el acarreo de "puerta a puerta", pues han de emplearse otros medios complementarios terminales, que suelen ser ómnibus y camiones, con los consiguientes transbordos y pérdida de tiempo.

## 3. Coste de adquisición del material móvil

Como el vehículo de carretera porta su propio órgano impulsor, al hacer comparación de precios con el material móvil ferroviario, habría de sumarse el precio de adquisición de las locomotoras al de los coches y vagones, en el conjunto de la red, para conocer en ambas explotaciones el coste del vehículo transportador por unidad de tráfico útil.

#### 4. Invariabilidad del personal del vehículo

El personal que conduce o atiende los ómnibus de viajeros o los camiones de mercancías, e incluso los coches particulares, vuelve siempre al lugar de partida, por ser su residencia habitual, puesto que estos vehículos trabajan en circuito cerrado, y, generalmente, en el mismo recorrido y durante largos años. Sin embargo, el agente ferroviario de ruta no está adscrito a determinados vehículos, que, por otra parte, entran en la composición de trenes distintos y de diversas líneas, principalmente los vagones de mercancías, que corren en múltiples direcciones de la red.

#### 5. Individualización de la responsabilidad en el transporte

Siendo casi siempre el mismo personal el que presta servicio en los autobuses de viajeros, se individualiza fácilmente su responsabilidad cuando existe desatención para con éstos o mal trato para los equipajes, e igual sucede con el responsable de las averías o sustracciones de mercancías transportadas en los camiones, porque en todo el recorrido prestan servicio el mismo conductor y el mismo mozo de carga. No así en el transporte ferroviario, puesto que los viajeros son atendidos por diversos agentes y las mercancías pasan por varias manos en ruta y en los empalmes, siendo difícil individualizar el responsable de las faltas o averías en el transporte, a pesar de las medidas que se toman para evitarlas.

#### 6. Los accidentes no interceptan el camino

Cuando tiene lugar un accidente en la carretera, choque o vuelco de vehículos, generalmente queda espacio suficiente del ancho del camino para que puedan pasar los restantes vehículos de la circulación. En la línea férrea ocurre lo contrario, pues cualquier accidente ocasiona la interrupción de la vía e incluso la gemela si se trata de vía doble. Además, los desperfectos de la propia vía férrea retardan su puesta en libre circulación, cosa -



que no sucede en la carretera, ya que los desperfectos del camino influyen poco en la continuación o libre paso de los vehículos.

#### 7. Carga de retorno o "reporte"

Los camiones que transportan mercancías, al llegar al punto de destino, tienen el problema de buscar la carga para el viaje de vuelta, pues resultaría antieconómico si retorna en vacío. A tal fin, contrata el llamado "reporte", a base de un precio bajo, aunque equivale, por lo menos al valor del carburante. Esta operación no puede realizarla fácilmente el ferrocarril porque su transporte está sometido a una tarifa rígida, invariable, que lo coloca en desigualdad de circunstancias respecto de la carretera.

Como cada día existe más demanda de vagones especiales para transportar determinadas mercancías, también se crean para la carretera nuevos tipos de camiones, tales que isoterms, calorifugos, cisternas para materiales en polvo, etcétera. Pero como estos vehículos suelen circular vacíos en el viaje de retorno, se estudia el camión de "ida y vuelta" para transportar en cada sentido mercancías diferentes.

#### 8. Peso muerto de los vehículos

El transporte ferroviario fué concebido a base de una serie de vehículos, remolcados por una locomotora, de vapor, a fin de constituir el tren entre todos ellos. Como el peso de la máquina ha ido creciendo para aumentar su adherencia y mejorar su rendimiento térmico, resulta aquélla una mole de hierro, cuyo peso total hay que sumarlo al del resto del convoy, para saber el peso muerto que grava la unidad de carga útil. Además, siendo imprescindible dotar a los coches y vagones de un gran armazón metálico, para que puedan resistir la tracción y la presión que reciben de las restantes unidades conjuntadas del tren, todos ellos nacen ya con las características

negativas de su tara excepcional. Por eso, aunque el vagón ferroviario transporta más peso por metro cuadrado, su peso muerto es superior al del camión.

Al vehículo automóvil de carretera le sucede lo contrario, porque lleva en sí su propio mecanismo impulsor y porque no precisa un armazón metálico de asociación, ya que es autónomo, sin formar parte de una serie o tren; todo lo cual se traduce en una mejora de la tara en relación con los coches y vagones del ferrocarril, aunque ésta proporcione más comodidad en lo que se refiere a los viajeros. Tanto es así que sólomente los ejes, ruedas, frenos, topes y enganches de un vagón pesan tanto como un camión o un autocar.

Teniendo más peso los vehículos ferroviarios que los de la carretera, -precisan servirse de un camino más robusto, por lo que tanto la vía férrea como su material auxiliar resultan a mayor costo de instalar y construir - que en el sistema de carretera.

#### 9. Mejora del ciclo del material móvil

Aunque la red ferroviaria y la red de carreteras se extienden por todo el ámbito nacional, existe una ventaja notable para el transporte de mercancías por carretera, al no haber transbordo de empalmes ni parada en puntos intermedios. Tampoco en la carretera son necesarias las estaciones de clasificación de los vehículos de carga.

Así el ciclo del vagón ferroviario, que suele ser de unos ocho días, se reduce a la tercera parte en el acarreo por camión, que, además, casi siempre retorna cargado, al menos parcialmente.

#### 10. Akortamiento de la distancia por carretera

Si sumamos, por ejemplo, las distancias desde Madrid a las capitales de provincia peninsulares, por ferrocarril nos da 20.307 kilómetros y por carre

tera 17.668, resultando contra la vía férrea,

$$\frac{20.307}{17.668} = 1,15 \text{ de alargamiento (15 por 100)}$$

Esto está motivado por el perfil menos suave de la carretera, pero el vehículo automóvil lo remonta con más facilidad que el tren su vía metálica, a pesar de sus túneles y de sus mejores rampas y más amplias curvas. En horizontal, el arrastre de los vehículos ferroviarios exige menos esfuerzo de tracción que en la carretera, pero no así en las rampas, a causa de la menor adherencia, por lo que la línea férrea ordinaria precisa de grandes obras de fábrica y amplias curvas, a fin de buscar la máxima aproximación a la horizontabilidad.

#### 11. Simplicidad del embalaje

El transporte por carretera, sin transbordos, con invariabilidad del personal del vehículo y la más fácil localización o individualización de las averías o pérdidas de la mercancía, posibilita envase o embalaje más simple, de menos peso y más económico que el que exige el ferrocarril.

#### 12. Inalienabilidad del material móvil

Normalmente, los elementos de explotación ferroviaria son amovibles, puesto que, prácticamente, no pueden transferirse a otra organización de transporte. Sin embargo, en el servicio de carretera los vehículos representan la mayor parte del capital y pueden trasladarse a otras explotaciones e incluso venderlos en buen uso a otros transportistas, por lo que el valor residual del vehículo influye en favor de la economía de los servicios de carretera.

13. Flexibilidad del transporte. Adaptabilidad.

El transporte por carretera es flexible y sus circulaciones no están - casi nunca sujetas a enlaces en empalmes ni a frecuentaciones rígidas. Al - contrario, en el ferrocarril, por ser la "unidad tren" su elemento transpor- tador, exige maniobras para formarlo en las estaciones y empalmes y su cir- culación precisa normas más complicadas.

En vía férrea es imposible el adelantamiento en ruta, mientras que en la carretera es cosa natural e imprescindible.

La elasticidad del transporte automóvil de mercancías tiende a conse- guir una rapidez tal, que se han establecido en Bruselas, Paris y Lión ca- mionetas con receptor de radio, a fin de recibir de su Central los avisos - para recoger la paquetería en los domicilios de los clientes.

Una curiosa adaptación del camión es la del transporte de anguilas vi- vas desde el Mar Menor, en Murcia, hasta las capitales centroeuropeas, en - cisternas con agua de mar, a la que se inyecta oxígeno en ruta.

14. El estado potencial del tráfico

El tráfico por ferrocarril y por carretera es muy desigual en las dis- tintas épocas del año. Y como el transporte no puede "almacenarse", según - dice Lohier, ambos elementos transportadores han de estar dispuestos para - realizar los aumentos de tráficos ocasionales o de emergencia, es decir, que la explotación ha de tener "sobreequipos" inactivos en todo instante, para hacer frente con ellos a tales incrementos de la demanda.

En este aspecto, la explotación automóvil está en mejores condiciones que el ferrocarril, tanto en lo referente al personal, como al material mó- vil y al camino, pues se moviliza rápidamente, sin horarios dificultosos, -

sin incompatibilidad con el resto del tráfico y sin problemas de horas o de desplazamientos de conductores y cargadores, puesto que el sistema de carretera es de explotación personal, familiar o de pequeña empresa, en su casi totalidad.

#### 15. La perecuación tarifaria

Los caminos de hierro, constituidos en gran red, incluso de ámbito nacional, ofrecen al usuario tarifas generales uniformes, tanto si se trata - de líneas de poco como de mucho tráfico y sin tener en cuenta si atienden - regiones pobres o ricas, aunque las tarifas especiales pueden, a veces, remediar esta circunstancia, pero en poca cuantía.

En el transporte de carretera las tarifas son distintas, según se trate de líneas densas o no, en regiones agrícolas o industriales, puesto que se estudian para cada tráfico determinado, generalmente de índole comarcal, y en las de largo recorrido se ajustan previamente las tarifas a la importancia de la demanda de transporte y se tiene en cuenta el "reporte" para - evitar el retorno del vehículo en vacío.

Actualmente existe perecuación tarifaria en la Red Nacional de Ferrocarriles, pero antes de constituirse esta red no existía tal perecuación geográfica, porque las líneas que entraron en su composición tenían diferentes bases de percepción, incluso en líneas de la misma Compañía. Hoy sería dificil abandonarla, porque protestarían los usuarios de las comarcas que les - correspondiese un alza de precio en el servicio.

El transporte por carretera se adapta generalmente en sus tarifas a - las condiciones regionales y perfil de cada línea, por lo que no hay perecuación tarifaria. Y, con la facilidad que disfruta en la reducción de tarifas, éstas oscilan entre los precios "marginales" y los precios "techo" que impone o permite la competencia, respectivamente en uno u otro caso. Además,

puede ponderar la distancia-peso, como si se tratase de una tarifa diferencial reducida.

16. Descremado del tráfico

Como el transporte por carretera carece de una tarifa legal con la consiguiente lista de mercancías, obligatoriamente transportables, como le ocurre al ferrocarril, el camión sólo transporta las mercancías de alto valor intrínseco, por ejemplo, trigo, naranjas, abonos, maquinaria, tejidos, etcétera, pero rehúsa transportar, entre otras, carbon, estiércol, minerales, arena y grava, realizando el "descremado" del tráfico, lo que constituye una situación de inferioridad para el ferrocarril, respecto de la carretera.

17. Reducción del número de operaciones de carga y descarga

Salvo el caso de los apartaderos industriales y otros especiales, se precisan

SEIS operaciones si interviene el ferrocarril en el transporte:

- Carga del camión en el almacén o en el domicilio del remitente
- Descarga del camión en el muelle de la estación
- Carga en el vagón del ferrocarril
- Descarga del vagón en el muelle de la estación de destino
- Carga en el camión del destinatario
- Descarga del camión en el almacén o en el domicilio del destinatario.

DOS operaciones si interviene la carretera exclusivamente:

- Carga del camión en el almacén o domicilio del remitente
- Descarga del camión en el almacén o domicilio del destinatario.

Tan simple y cómodo es el transporte por carretera, que hasta los toros de lidia se acarrean en camión directamente desde la dehesa a los corrales - de los cosos taurinos, generalmente, sin necesidad de echarles pienso y darles agua en ruta a los animales, por el poco tiempo que se invierte en el recorrido.

18. La toma y deje de viajeros y mercancías en ruta y la venta de frutas en pleno campo

Los viajeros que esperan al lado de la carretera para que se detenga el autobús, suben a éste y obtienen el billete del cobrador en el propio asiento del viajero. Igualmente avisan al conductor para que se detenga el autobús a la puerta del cortijo o caserío o en un empalme de la carretera.

Para las mercancías es típico el transporte de leche, pues los campesinos dejan el bidón lleno al borde de la carretera, encontrándoselo después vacío en el mismo sitio, porque se lo deja el mozo del camión en el viaje de regreso, sin necesidad de extender una declaración de expedición en una factoría ni recibir talón o documento alguno.

También son típicas, al borde de las carreteras, las ofertas de naranjas, melones, uvas y otros frutos, ya pesados y en bolsas, tanto a los coches particulares como a los ómnibus de viajeros e incluso para que los camiones los transporten al mercado.

Nada de lo anterior puede hacerse en el ferrocarril.

19. El transporte en camiones propios de industriales y comerciantes

Los industriales y comerciantes de cierta importancia tienen camiones propios, algunos para mercancías especiales, con los cuales reparten sus productos directamente a los mayoristas y domicilios particulares. En el retorno aprovechan los vehículos para aportar las materias primas u otros elementos necesarios a su industria o comercio. El conductor puede hacer las veces de agente comercial.

20. La frecuentación de circulaciones

Para el usuario viajero es más cómoda y conveniente la circulación de -

10 autobuses de 40 asientos, en horas distintas y escalonadas, que el paso de un tren a hora única con 400 asientos. Además, el viajero de autobús puede subir y bajar en la plaza del pueblo o en plena carretera; mientras que el viajero ferroviario sólo puede hacerlo en las estaciones, aunque su domicilio esté alejado de éstas.

## 21. Labor localizadora de la carretera

En las grandes poblaciones, se construyen sus nuevos barrios o poblados satélites al lado de las carreteras o se tiende desde éstas un ramal hasta aquéllos. Y cuando se proyecta establecer grandes industrias, éstas solicitan, mediante anuncios en los diarios, terrenos contiguos a las carreteras importantes.

Igualmente se crean al lado de las carreteras los "campings", merenderos, piscinas, campos de deportes y colonias campestres, por la facilidad de llegar a todos ellos con el coche particular, con los autobuses colectivos y mediante los autocares de líneas regulares.

En esta actividad localizadora, la carretera realiza, además, un papel de descongestión de los grandes núcleos urbanos, aunque no debemos olvidar que, en tiempos, las grandes industrias se localizaron al lado de la línea férrea, cuyos vagones entran en las propias fábricas para cargar y descargar mercancías.

## 22. Multiplicación de despachos para entrega y recogida de mercancías en las grandes ciudades

En Madrid, por ejemplo, existen más de 300 puntos terminales, profusamente distribuidos en el casco urbano, para entregar o recoger las mercancías del transporte por carretera. Sin embargo, el ferrocarril tiene sólo cinco grandes centros o estaciones para el mismo menester, agudizando



el problema de la congestión del tráfico urbano.

### 23. Seguridad en el transporte de viajeros

Es indiscutible que la seguridad personal está más garantizada en el ferrocarril que en la carretera, pues los trenes de ruedas con pestaña, van guiados por los dos carriles de la vía, mientras que en la carretera, el desplazamiento lateral del vehículo depende en todo instante de la persona que conduce.

Por ello, deducimos de las estadísticas que el coeficiente de seguridad en el transporte de viajeros es por lo menos diez veces mejor en el ferrocarril que en la carretera.

### 24. Cambios en la vida moderna

Si la tendencia actual es de concentrar al hombre en grandes núcleos urbanos y de individualizar el transporte, tal patrón de vida no parece favorecer al ferrocarril, pues le obligará a cerrar bastantes de sus líneas y estaciones, para limitar su actividad a las grandes arterias de tráfico.

El transporte por carretera, al contrario, se adapta mejor al tráfico-ómnibus de pueblos y aldeas, con paradas muy próximas entre sí y permite, además, el transporte individual en coche o camión propios, con libertad de horario y de puerta a puerta.

Si en el porvenir se construyesen las ciudades con norma horizontal, también sería más útil el uso del vehículo automóvil y quedarían paliados los aparcamientos y atascos de la circulación urbana.

25. El plazo de transporte de las mercancías

No nos referimos al plazo legal de transporte, sino al plazo efectivo. Indudablemente que los trenes de mercancías corren más rápidamente que los camiones, pero aquéllos precisan de dos operaciones terminales complementarias para el acarreo, mientras que el transporte por carretera puede ser siempre de puerta a puerta, realizándolo completo en menor plazo que el ferrocarril, por lo que pudiera decirse que los vagones sirven en parte de almacén de la mercancía.

26. Rendimiento del vagón ferroviario y del camión

La facilidad o agilidad del "ir y venir" de los camiones es mucho mayor que la de los vagones. Así, en el Anuario del Ministerio de Obras Públicas francés, 1964, se considera que la unidad de tráfico por tonelada de capacidad del vehículo es de 28 toneladas para el ferrocarril y de 390 para la carretera.

Hubert Ghigonis, Delegado General de la Federación Francesa de transportes, afirma que el camión aumenta su actuación en las distancias superiores a 150 kilómetros y, más aún, en los transportes internacionales, mediante grandes camiones con remolque.

27. Forma de actuar el transporte por carretera

Su explotación puede actuar de tres formas fundamentales: por cuenta propia, por cuenta ajena y por arrendamiento del vehículo, todas ellas sustituíbles y compensables entre sí para la pronta adaptación a la necesidad de momento.

Esto no es fácil para el ferrocarril, por su propia constitución rígida, de difícil adaptación a ciertas modalidades.

## 28. Tráfico de viajeros propios del ferrocarril

El camino de hierro está concebido a base de vía metálica de gran resistencia, que admite el rodamiento rápido de la locomotora, coches y vagones, formándose con ellos la unidad masiva llamada tren, de una capacidad - muy superior a la de los autobuses y camiones.

La vía metálica, la tracción moderna y la ingeniosa señalización permiten velocidades que no podrán alcanzarse en las carreteras y en las autopistas, sin merma de la seguridad de los viajeros o de las mercancías.

La gran capacidad y peso de los vehículos ferroviarios han permitido - en ruta el coche restaurante, las camas, la climatización, el cine, la radio, la televisión y amplios servicios higiénicos. Y en largas distancias, sobre todo de noche, es más cómodo el viaje por ferrocarril que por carretera, debiendo resaltar que el viajero puede incluso llevar en el tren su propio automóvil, para utilizarlo en el destino.

## 29. Los tráficos masivos de mercancías a larga distancia corresponden al ferrocarril

El ferrocarril está preparado para transportar masivamente y a gran distancia las mercancías que no tienen un alto valor intrínseco, como carbón, minerales, cemento y otros materiales de construcción, maderas, hierros y cereales. Y, aunque estos tráficos pueden realizarse por carretera a un precio semejante, mediante camiones de gran carga con remolque, está demostrado científicamente y empíricamente que destrozan el camino y resultan antieconómicos para el constructor y conservador de la carretera y molestos para el resto del transporte automóvil.

Por ello, el ferrocarril debe tener a su cargo estos tráficos, que suelen ser estacionales para trenes completos, lo que justifica la existencia

y persistencia de las grandes arterias ferroviarias. Además, si la red férrea se clausurase, crearía un colapso en la economía nacional, porque la carretera no está preparada para suplir totalmente al ferrocarril, que consiguió una importancia social y económica indeclinable, como afirma el economista Prados Arrarte.

Indiscutiblemente el transporte de mercancías de escaso valor intrínseco, es conveniente realizarlo por ferrocarril, principalmente si su cuantía permite la formación de trenes "puros", o el establecimiento de tarifas de bonificación, con devolución parcial de postes, o las de puerto a puerto, para competir con el cabotaje marítimo, sobre todo cuando en el origen y en el destino existe la mecanización en la carga y descarga de las mercancías.

Es también destacable el transporte en vagones de ejes intercambiables, que resuelven el inconveniente de la diferencia de ancho de vía en nuestra frontera norte, por lo que es aconsejable su empleo en los grandes tráficos internacionales de mercancías.

## TEXTURA DE LOS TRANSPORTES POR CARRETERA

Los servicios mecánicos de transporte por carretera ofrecen una varia-  
da gama de clases para atender la demanda pública de la mejor manera posi-  
ble.

Geométricamente hablando, los transportes por carretera, en lo que res-  
pecta a su itinerario y radio de acción pueden ser

Lineales

Superficiales limitados

Superficiales libres

Servicios lineales son los servicios regulares, tanto de viajeros como  
de mercancías y mixtos, porque se prestan entre dos puntos determinados y -  
por un itinerario preestablecido. También tienen itinerario establecido a -  
priori, aunque múltiple, los servicios de ferias y mercados, que incluso se  
atienden a calendario fijo, y actualmente los discrecionales de carga frac-  
cionada.

Los servicios limitados, funcionan discrecionalmente a un ámbito super-  
ficial, con radio de 50 kilómetros o comprendiendo varias provincias limi-  
trofes, sin sujetarse prácticamente a itinerario predeterminado.

Los servicios superficiales libres son los que actúan sobre toda la su-  
perficie nacional sin tener itinerario fijo, tales como los transportes tu-  
rísticos de viajeros y para mercancías los de carga completa, que no tienen  
marcado itinerario.

Pero la diferenciación principal consiste en la regularidad de su obligada prestación, ateniéndose a horarios e itinerarios fijos; o en la discrecionalidad, es decir, sin obligación de atenerse a calendarios ni horarios fijos, sino a una prestación ocasional, como dicen los franceses.

En los transportes por carretera encontramos una modalidad en la que no es fácil diferenciar entre transporte público y transporte particular. Es la industria del alquiler de vehículos, con o sin conductor, hoy muy extendida, pues tiene distinta configuración jurídica según se preste o no se preste el conductor al mismo tiempo que el vehículo. Veamos pues ambos casos, con sus derivaciones en la tributación y en la responsabilidad, civil o penal, de ocurrir un accidente.

Una persona física o jurídica que se dedica reiteradamente al alquiler de coches, o autobuses o camiones, satisface la correspondiente contribución industrial y sus vehículos llevan la tarjeta-permiso de transporte. Si alquila el vehículo con conductor y acarrea viajeros o mercancías "ajenos", mediante lucro específico por el transporte, realiza un servicio público. En caso de accidente la responsabilidad sería imputable al conductor.

Si el alquiler del vehículo se hace sin conductor, o sea que lo conduce el arrendatario o un agente suyo, en este caso el transporte ocasional, sin reiteración, constituye un servicio particular o complementario de industria, porque acarrea viajeros o mercancías "propios", en vehículo ajeno, sin lucro específico por el transporte y el arrendatario no debe tributar por este concepto. En caso de accidente, las responsabilidades estarían a cargo del que realmente conduce.

El importantísimo transporte por cuenta propia que en carretera realizan los industriales y los comerciantes, como auxiliar de sus actividades y mediante vehículos de su propiedad, está justificado por estas múltiples circunstancias:

a) Adaptación a los aumentos estacionales de la producción, sobre todo en la agricultura.

b) Facilidad de distribución a los mayoritarios, esparcidos por las zonas limítrofes.

c) Suministro de productos o artículos de carácter urgente a los minoritarios o directamente al consumidor.

d) Carácter especial, físico o químico, del producto a distribuir, que exija vehículo especial adecuado.

e) Economía en el embalaje o en el envase, incluso para obtener la recuperación de los mismos.

f) Evitación de los stocks o almacenaje a los distribuidores.

g) Aminoración de las contingencias negativas del transporte, tomando por su cuenta las responsabilidades originadas por aquéllas.

h) Posibilidad de utilizar sus vehículos no sólo para la distribución de sus productos, sino también para el acopio de materias primas o de elementos auxiliares.

i) Utilización de los conductores como agentes comerciales y los vehículos como medio publicitario, llevando rotulación adecuada.

Si en España se logra la deseada concentración de empresas agrícolas e industriales, resultará más económico el transporte por cuenta propia en - gran número de casos. Entonces, el transporte público por cuenta ajena será más complementario que básico, aunque conserve su hegemonía en las largas - distancias. Todo ello aconseja una planificación del transporte, a cargo de economistas y de juristas de la especialidad de esta materia, a ser posible

dentro de un Ministerio de Transportes.

Lógicamente, el transporte por cuenta propia ha de estar sometido a la misma fiscalidad que el transporte público, puesto que aprovecha la misma - infraestructura. Además, por estar inmerso en la circulación viaria, han de obligarle idénticas reglas de tráfico y seguridad.

En fin, dada la amplia variedad de los servicios de carretera, para su mejor comprensión, establecemos a seguido un cuadro esquemático de los distintos servicios públicos y sus características fundamentales.



## CARACTERISTICAS DE LOS SERVICIOS DE

CARACTERISTICA	RADIO DE ACCION	ITINERARIO
----------------	-----------------------	------------

### S E R V I C I O S     R E G

S Individual	Limitado a su línea	Determinado
Carga Fraccionada	Limitado a su línea	Determinado
Individual y car- ga fraccionada	Limitado a su línea	Determinado

### S E R V I C I O S     D I S C R E

{ Coches con menos de 10 plazas	Ilimitado	Libre, sin reiterar
{ Coches con 10 ó más plazas	Ilimitado	Libre, sin reiterar
{ Carga completa	50 kilómetros	Libre
{ Carga completa	Comarcal o más amplio	Libre
{ Carga completa	Nacional	Libre
{ Transporte de pescado	Indetermi- nado	Fijo
{ Carga Fraccionada	50 kilómetros	Determinado
{ Carga Fraccionada	Comarcal o más amplio	Determinado
{ Carga Fraccionada	Nacional	No se
{ Coche y carga completos	Limitado	Libre
{ Por asiento y carga fraccionada	Limitado	Ferias y mercados     D
{ Máximo 9 viajes por mes	Limitado	Múltiple

**35**  
**DE TRANSPORTE POR CARRETERA**

MODALIDAD	CALENDARIO	HORARIO	TARIFA	PERCEPCION POR
<b>REGULARES</b>				
ordinario	Fijo	Fijo	Máxima	Viajero-Km. y 10 Kg.-Km. los paquetes
ordinario	Fijo	Circunstancial	Máxima	Tonelada-Km.
ordinario	Fijo	Fijo	Máxima	Viajero-Km. y Tonelada-Km.
<b>EXCEPCIONALES</b>				
sin carga	Libre	Libre	Fija	Coche completo
con carga	Libre	Libre	Fija	Coche completo
	Libre	Libre	Entre máxima y mínima	Camión
	Libre	Libre	Entre máxima y mínima	Camión
	Libre	Libre	Entre máxima y mínima	Camión
	Libre	Libre	Entre máxima y mínima	Camión
ordinario	Fijo	Libre	Entre máxima y mínima	Tonelada-Km.
ordinario	Fijo	Libre	Entre máxima y mínima	Tonelada-Km.
No se autoriza esta modalidad				
	Libre	Libre	Entre máxima y mínima	Vehículo
especial	Determinado	Libre	Entre máxima y mínima	Viajero o Tonelada-Km.
especial	Fijo	Libre	Fija	Viajero o Tonelada-Km.

## LOS SERVICIOS DE CARRETERA EN RELACION CON EL FERROCARRIL

No todos los servicios de transportes por carretera de carácter regular afectan a los ferrocarriles, por lo que algunos de aquéllos carecen de posibilidad coordinativa. Así pues, nada mejor que clasificarlos de acuerdo con la Ley y el Reglamento de Coordinación de los transportes terrestres, o sea en estos tres grupos:

Independientes

Afluentes

Coincidentes

Son servicios independientes los que se establezcan entre localidades no servidas por el ferrocarril.

La concesión de esta clase de servicios se encuentra exclusivamente regulada por Reglamento para la aplicación de la Ley de Ordenación de Transportes Mecánicos por Carretera.

Son servicios afluentes los que unen localidades no servidas por el ferrocarril con otras atendidas por el mismo.

Estos servicios se clasifican, a su vez, en los siguientes grupos:

Grupo a) Con servicio combinado con el ferrocarril, constituyendo los llamados despachos auxiliares, que son como dependencias del propio ferrocarril, pero alejadas del mismo.

Grupo b) Sin servicio combinado con el ferrocarril.

Se entenderá por servicios coincidentes todos aquéllos no comprendidos en los dos artículos anteriores.

Estos servicios coincidentes se subdividen así:

Grupo a) Con itinerario prácticamente común en su totalidad.

Grupo b) Con itinerarios parciales comunes. Se consideran incluidos en este grupo aquellos servicios compuestos de varios trayectos, de los cuales uno, al menos, sea común con el ferrocarril y otro u otros sean afluentes o independientes.

Grupo c) Con itinerarios que sólo tienen común el origen y el término, sin coincidir en ningún punto intermedio.

Por el Ministerio de Obras Públicas, oídos la Junta de Coordinación y el Consejo Superior de Transportes Terrestres, y a la vista de la longitud relativa de unos y otros trayectos, y de la importancia del tráfico de los mismos, determina la clasificación del servicio solicitado, incluyéndole en uno de los tres grupos anteriores.

Según el artículo 5º del Reglamento, los servicios regulares de transporte por carretera clasificados como coincidentes, se considerarán como independientes, a efectos de su coordinación con el ferrocarril, en los siguientes casos:

1º.- Cuando estando incluidos en el grupo c) la longitud de sus itinerarios represente un acortamiento respecto de la del ferrocarril coincidente superior al 25 por 100.

2º.- Cuando enlacen núcleos urbanos importantes con aglomeraciones sub-

urbanas o sus extensiones u otros núcleos secundarios que puedan tener tal carácter por razón de su vida cotidiana común con los primeros, y sus recorridos contados desde el origen al término de los itinerarios no excedan de:

a) 30 kilómetros, si el núcleo principal tiene más de 1.000.000 de habitantes.

b) 20 kilómetros, cuando el núcleo urbano principal tenga más de 600.000 hasta 1.000.000 de habitantes.

c) 15 kilómetros, cuando el núcleo urbano principal tenga más de 200.000 hasta 600.000 habitantes.

3º.- A los efectos de la aplicación del cánón de coincidencia, la Orden de 31 de julio de 1953 dispuso que se consideren también como independientes cuando, estando clasificados en el grupo c), la longitud de sus itinerarios represente un alargamiento superior al 25 por 100 sobre el ferrocarril coincidente. La misma consideración tendrán aquéllos servicios clasificados como coincidentes b) con un sólo tramo de coincidencia en las inmediaciones de capitales de provincia o poblaciones de más de 25.000 habitantes, siempre que la longitud del tramo coincidente sea igual o inferior al 15 por 100 de la longitud del itinerario por carretera, sin acumulación de hijuelas y prolongaciones de otras concesiones del propio titular.

La apreciación de las circunstancias de estos servicios, así como su clasificación y resolución de los casos excepcionales, corresponden al Ministerio de Obras Públicas.

Asimismo, y con iguales asesoramientos preceptivos, el Ministerio podrá variar excepcionalmente los límites contenidos en los párrafos a), b) y c) del apartado segundo de este artículo, sin rebasar los 30 kilómetros que

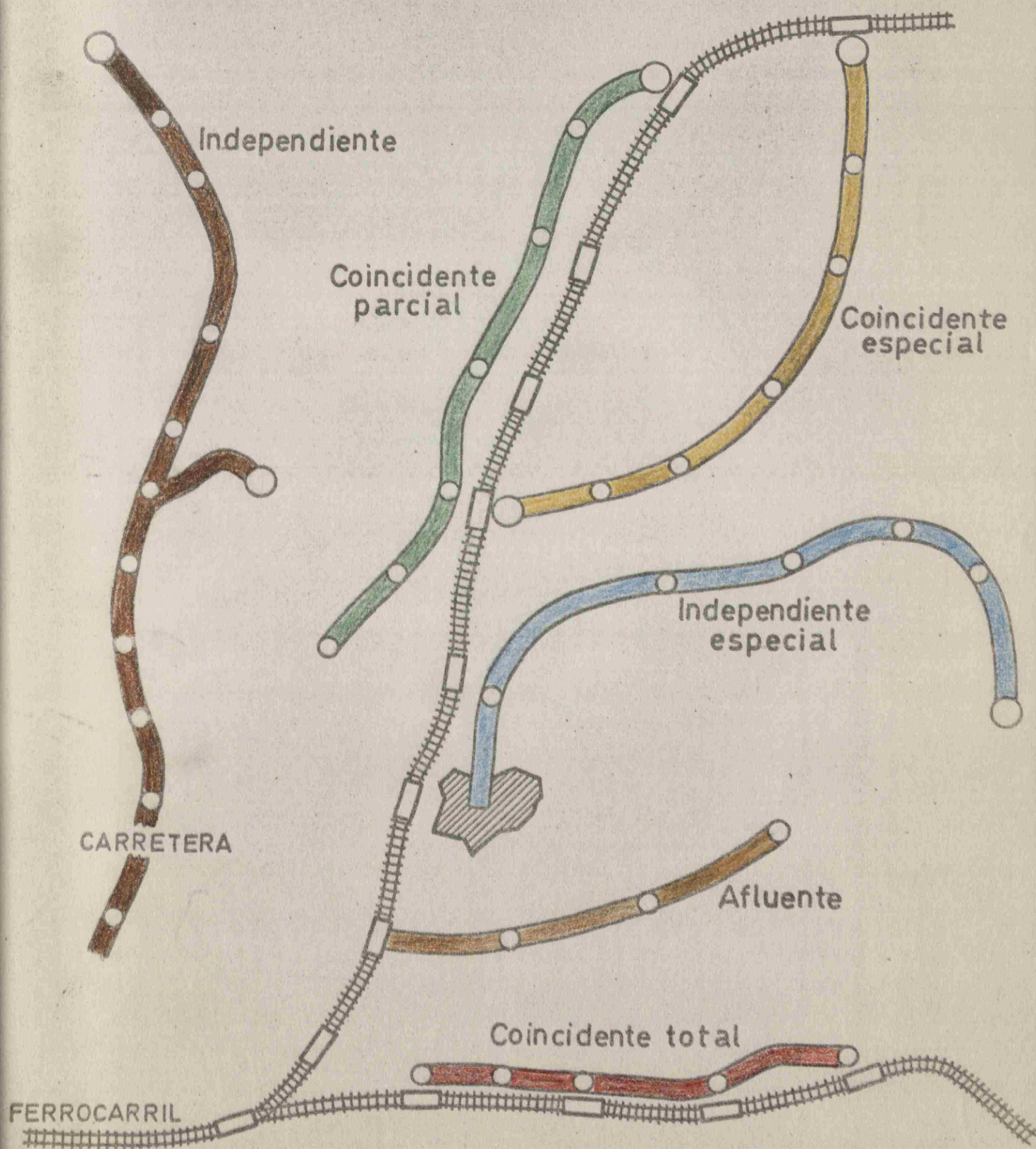
señala el artículo primero de la Ley.

Las antedichas zonas circulares, con radios específicos a partir del - centro de las grandes poblaciones, se denominan "zonas neutras" en el argot transportista, porque disfrutaban de libertad para implantarse dentro de ellas nuevos servicios de transporte público de viajeros, sin la oposición ni derecho de tanteo por parte de otros servicios ya establecidos, incluso ni - del propio ferrocarril.

Estas zonas han permitido el acarreo masivo de los habitantes de las - ciudades y núcleos satélites, principalmente de los trabajadores, al esta-- blecerse múltiples servicios de gran frecuentación a horarios adecuados.

A fin de facilitar la diferenciación de los servicios de carretera en su relación con la vía férrea, exponemos en la página siguiente un esquema gráfico en colores.

# LOS SERVICIOS DE CARRETERA A LOS EFECTOS DE LA COORDINACION



### APROVECHAMIENTO DEL TRAFICO CREADO

La Administración pública, que ha de actuar equilibradamente en relación con los distintos medios de transporte, se ve acosada por las demandas de los elementos antiguamente establecidos, quejándose de que los nuevos sistemas transportadores se aprovechan del tráfico creado por aquéllos.

Lo antedicho es cierto, pero en el ámbito del transporte se ha dado - la paradoja de que el ferrocarril, que se aprovechó de los tráficos creados durante siglos por los carros y diligencias de tracción animal, los perdió al mejorarse el viejo camino pedregoso y dotarse a los vehículos de motor mecánico, pues el transporte por carretera resurgió más fuerte, constituyéndose en elemento competidor y aprovechándose en parte del tráfico - creado por el ferrocarril durante una centuria, aunque ambos elementos han alumbrado después nuevos tráficos, en plena competencia.

También el transporte marítimo, aprovechándose de un tráfico creado, realiza competencia al ferrocarril en los acarreos masivos de mercancías, como el carbón y la naranja, y no sólo en el tráfico costero o de cabotaje, sino también en las rutas continentales, dando grandes rodeos, pero - aplicando un flete muy bajo.

Y llegó el avión. Si los técnicos y soñadores previeron posibilidades extraordinarias para el aeroplano, que se han confirmado, ni la Administración pública ni los otros medios transportadores tuvieron una clara visión del porvenir. Por ello, el transporte aéreo, acortador de distancias, se -



encontró el ambiente limpio de trabas legislativas en el aspecto comercial y se aprovechó, en parte, de los tráficos y necesidades creadas por el ferrocarril, por el automóvil y por el barco.

El avión restó principalmente el tráfico que disfrutaba el camino de hierro en las distancias largas, a pesar de que éste se había esmerado en sus prestaciones, estableciendo el coche restaurante y el coche cama. Pero esto es inevitable, aunque actúa con tarifa semejante, porque para tales distancias, el avión no precisa que los viajeros coman o duerman en él, ya que tarda en el recorrido la décima parte que por ferrocarril.

Pero la Administración no puede forzar una coordinación cuando se encuentran características dispares en los diversos medios de transporte, para no coartar su libertad "de ejercicio", como dicen los italianos; aparte de que si el nuevo medio encontró un tráfico creado, él promueve otros, más adaptados a las necesidades modernas. Tampoco puede olvidarse que el crecimiento demográfico mundial origina un aumento de la actividad industrial y mercantil, que precisa ampliar los medios de transporte, perfeccionando los antiguos, si ello es posible, o creando otros más eficaces.

La Administración que, generalmente, no actúa "ex ante", sino que reglamenta a posteriori sobre las necesidades de lo que ya existe, se ha visto en la imposibilidad de incluir el transporte aéreo en el campo coordinativo, por la índole tan diferencial del avión respecto de los otros medios transportadores, así como tampoco al barco, que representa el transporte lento y masivo sobre el agua, frente al acarreo ligero y rápido sobre el aire.

Viajando en avión supersónico, en dirección oeste, los viajeros y las mercancías llegan "ayer" al destino habiendo salido "hoy", porque el aeroplano ha superado la velocidad de rotación de la Tierra.

Una de las máximas autoridades de la aviación comercial en el mundo, -

Tillinghast, ha predicho que los helicópteros serán un medio regular de transporte para distancias inferiores a 300 kilómetros, tanto para el transporte - público como para el privado. Esto significa que el helicóptero será un competidor de los transportes terrestres, aprovechándose del tráfico creado por el ferrocarril y por la carretera.

## LA COMPETENCIA PROMUEVE LA COORDINACION

Como es lógico, los progresos de la técnica influyen en los distintos medios de transporte, que asimilan el perfeccionamiento de los ingenios mecánicos. En la libre competencia, cada sistema transportador trata de mejorar su prestación aplicando ciertos inventos para aumentar la velocidad, la frecuencia y la seguridad de sus movimientos y, a ser posible, disminuir el precio del acarreo.

El ferrocarril, la carretera o el canal son transportes lineales, o de una sola dimensión, mientras que el marítimo y el lacustre son transportes de superficie, o sea de dos dimensiones. El transporte aéreo, al poder actuar en diversas líneas sobre infinidad de planos, se le considera el transporte cúbico o de tres dimensiones.

El transporte aéreo y marítimo se encuentran el "camino" hecho por la naturaleza. Los transportes terrestres han de construirse su propio camino. Sin embargo, todos ellos han de establecer a su costa las instalaciones terminales, o sea los aeródromos, los puertos y las estaciones, salvo que sean construidos por el Estado.

En España, el coche automóvil y el camión, para mejor extenderse se encontraron un sistema ferroviario perteneciente a un centenar de Compañías, con diversidad de ancho de vía y algunas de ellas con una sola línea corta sin comunicación o combinación con la red principal. Además, en el sistema radial de vía ancha faltaban por tender otras líneas transversales y coste-

ras que completasen la eficacia del conjunto.

La competencia existe entre todos ellos, pero se da acusadamente entre los del mismo elemento, en la tierra, por ejemplo, entre el ferrocarril y la carretera, y son los que más aconsejan una ordenación, por lo que, a tal efecto, habremos de apartar el transporte aéreo y el marítimo de este estudio.

Un medio de transporte tiene en su vida estas cuatro épocas sucesivas:

Nacimiento

Competencia con el medio que le precedió

Lucha con otro elemento posterior, más joven, que le arrebat  
ta el tráfico y

Languidez económica.

Así, cualquier sistema de transporte sufre la ley de vida, en que lo nuevo sustituye a lo viejo, pesando sobre éste lo que pudiéramos llamar ondas regresivas.

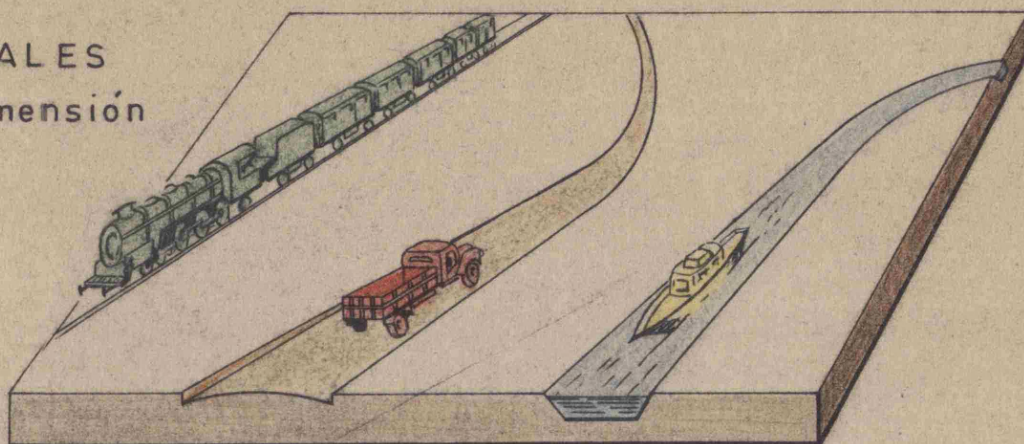
En la página siguiente representamos gráficamente los distintos medios de transporte que existen.

El mismo día en que se inauguró el ferrocarril en Inglaterra, el 20 de diciembre de 1825, unos pocos kilómetros antes de llegar a Stockton, en cierto camino paralelo al ferrocarril, ya se planteó la competencia entre el primitivo tren, con 700 pasajeros, y una diligencia tirada por cuatro caballos, que transportaba 16 viajeros.

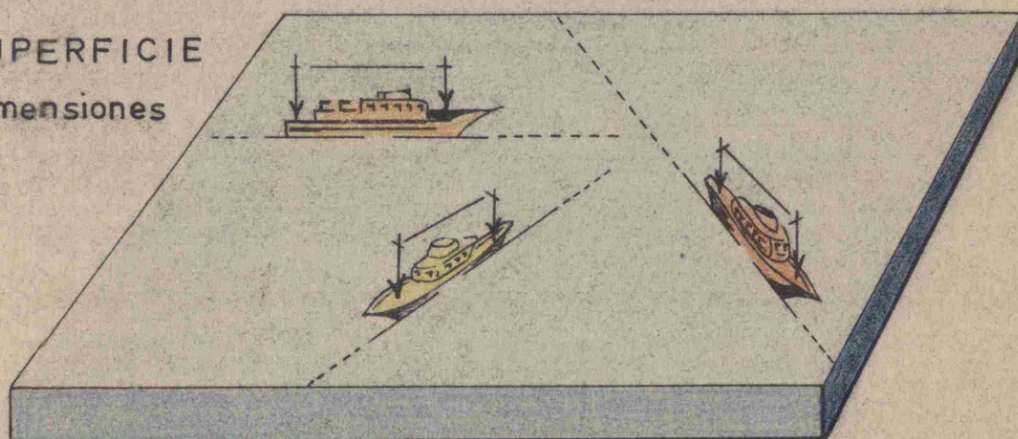
En términos generales, cuando la competencia se agrava, existen dos procedimientos para contrarrestarla. Uno, por acuerdo voluntario entre los competidores, con posible daño para el interés público, claro es. Y otro, -

# CLASES DE TRANSPORTES

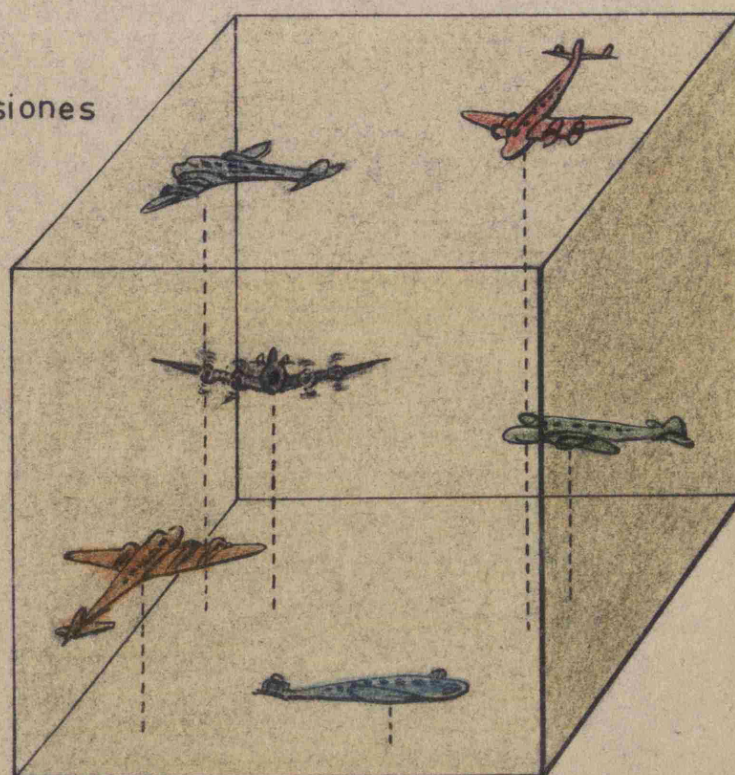
LINEALES  
Una dimensión



DE SUPERFICIE  
Dos dimensiones



CUBICO  
Tres dimensiones





impuesto por la Administración, del que puede obtener ventaja el medio transportador más oficioso, en cuyo caso también suele ser perjudicado el usuario, al desaparecer la plena concurrencia.

Hay momentos en que uno de los medios transportadores envejece y explota con déficit, dejando de ser negocio. Entonces se nacionaliza o se estatifica, porque, aun no siendo ya rentable su explotación, todavía constituye un importante servicio público que la Administración no puede abandonar y trata de sostenerlo. En este caso, el poder público intenta disminuir las pérdidas del negocio y recurre a forzar la llamada "coordinación", que en la práctica puede llegar a dificultar el libre funcionamiento de los otros sistemas competidores en el transporte. Para ello emplea restricciones legales y trabas en la explotación, o imponiendo recargos económicos.

Aclaremos los términos en que se presenta la cuestión coordinatoria. Casi todas las grandes redes ferroviarias están en manos del Estado o de organizaciones paraestatales, sin más excepción de monta que la de los Estados Unidos. En Europa, los últimos ferrocarriles de interés general que estuvieron en manos de empresas privadas y que ya están estatificados, son los de Bélgica, en 1926, los franceses en 1937, los españoles en 1941, al crearse la Renfe, y los ingleses en 1947. Hoy, no es el problema de la concurrencia entre el ferrocarril y la carretera un pleito entre intereses particulares, o Empresas privadas que se disputan el mercado del transporte. De un lado está el ferrocarril, como instrumento de servicio público propiedad del Estado, y de otro el transporte por carretera y, últimamente el aéreo y el marítimo, explotados, por lo general, como negocio privado, aunque las infraestructuras sean aportadas por el Estado y subvencione el acarreo de la correspondencia pública.

Actualmente, la tendencia del transporte es de individualización, o sea hacia el vehículo que, por tierra o por aire, transporta un sólo individuo, -

permitiéndole la libertad de horario e itinerario, como ya realizan en parte el automóvil o la avioneta particulares. Esta tendencia liberatoria tendrá su máxima expresión en el transporte aéreo, porque disfruta del camino hecho, de la línea recta y de la alta velocidad.

Pronostican los técnicos que, en el provenir, la coordinación será innecesaria, porque sólomente sobrevivirá el elemento transportador más rápido y sencillo, posiblemente el cohete unipersonal, que aprovechará la impulsión atómica o el rayo fotónico. Sin embargo, nosotros estimamos que el transporte terrestre no desaparecerá totalmente, sobre todo para cortas distancias, pues incluso las aves disponen de patas para desplazarse por tierra.

En España se ha decretado oficialmente el cierre de algunas líneas de escaso tráfico en la Red Nacional, sustituyéndolas con servicio de transporte por carretera, lo cual significa que a tales amputaciones pueden seguir otras de mayor importancia.

Respecto al transporte de mercancías en avión, sobre los continentes, hemos de resaltar que está en pleno crecimiento, pues las Compañías Aéreas aprovechan para la paquetería los aviones de pasajeros desechados, al quedar anticuados prematuramente, por el constante aumento de la velocidad en aquéllos.

El Stanford Research Institute de los Estados Unidos, en un reciente estudio, ha deducido que el transporte de mercancías por aire se limitará durante bastante tiempo a las de alto valor intrínseco o que permitan, al venderlas, una elevación substancial del margen de utilidad. También afirma que los aviones mercantes han de ser de construcción adecuada al transporte que realizan, sin que en éste sea tan decisiva la alta velocidad como en el de pasajeros.

Los técnicos de la IATA, que no pecan de optimismo exagerado, pronostican para el año 1980 que el transporte aéreo de viajeros se quintuplique y que el de mercancías sea doce veces superior al de 1965.

Antes, estas predicciones nos parecían ilusorias, pero cada año que pasa, al conocer las nuevas estadísticas de tráfico aéreo, reconocemos que se van confirmando en la realidad, a pesar de la publicidad que la Prensa otorga a las catástrofes de la aviación en el mundo entero.



## LA ADMINISTRACION PUBLICA ANTE EL PROBLEMA COORDINADOR

La función normativa que incumbe a la Administración tiene importancia trascendental en el terreno de los transportes públicos, porque éstos constituyen el sistema circulatorio o distributivo de la riqueza nacional.

Respecto de los transportes, la Administración puede encontrarse ante una de estas tres posiciones:

A) Explotación particular y por separado del ferrocarril y de la carretera.

B) Explotación privada de uno de los dos medios transportadores y explotación estatal del otro.

C) Ferrocarril y carretera estatificados.

En la posición A), de libre explotación particular, la Administración conserva su independencia rectora y sus disposiciones tienen un ecléctico equilibrio, situándose en el plano de los intereses generales, sin olvidar el interés de los explotadores privados. No obstante, la actuación oficial es difícil, porque tiene que mediar en la lucha que entablan entre sí la carretera y el ferrocarril, aunque de aquélla resulte, generalmente, un beneficio público, puesto que los usuarios reciben servicio mejor y más barato, resultante de la libre competencia entre ambos medios transportistas.

Cuando la Administración se sitúa en la posición B), por ser propietaria o explotadora de líneas automóviles o de redes férreas, convirtiéndose

en industrial del transporte, se relaja su posición arbitral y las disposiciones adquieren un carácter unilateral, aunque se fundamenten en el interés público, como alegación justificativa.

Al nacionalizarse o estatificarse uno de los elementos transportadores, el otro medio explotado por la iniciativa privada tiene en frente al poder administrativo. Y como el particular es más diestro que los elementos estatales en la explotación, la organización oficial se quebranta y suministra peor servicio que el de las entidades privadas. Así lo reconoce, precisamente, la vigente ley de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera, al decir que el particular tiene "sensibilidad superior a la que pudiera tener el Estado para revelar las corrientes de tráfico, dignas de atención".

En el momento de nacionalizar empieza a plantearse el problema de la coordinación de los dos medios de transporte, reclamada y promovida por la explotación oficial, que, al ser aplicada con carácter unilateral, hace desaparecer la libre competencia de los transportes entre sí, cualquiera que sea la forma de gobierno del país, porque la Administración se encuentra frente a la explotación privada.

Si el ferrocarril y la carretera se hallan estatificados, situación C), el problema se plantea sobre la mejor o peor manera de ser explotados aquéllos por los organismos oficiales. Desde luego desaparece la emulación entre ambos medios transportadores y los resultados de explotación suelen ser negativos, a pesar de no realizar un buen servicio. La Administración está en situación de coordinar ambos elementos y lo hace, pero dentro de unos alcances limitados, en monopolio de oferta de tráfico al usuario, aunque éste aun pueda elegir el medio más conveniente para sus necesidades de transporte.

La intervención estatal en el campo del transporte, espontánea u obligada por las circunstancias, puede tener variadas modalidades, destacándose

las siguientes:

1) Sustitución de un sistema de transporte por otro, en vista de la conveniencia general.

2) Limitación de la competencia entre las diversas clases de transpor—te, fijándole tarifas mínimas o máximas a uno de los medios transportadores.

3) Imposición de trabas legislativas o impuestos en el funcionamiento —de algún elemento transportador, para situarlo en igualdad de condiciones de explotación que los otros.

4) Nacionalización de los transportes.

Existe otro medio indirecto de intervención de la Administración cuando ésta, con la mejor intención, se dedica a la fabricación de material móvil o de otros elementos para el ferrocarril o para la carretera, restringiendo a la vez las importaciones de tales elementos. El corolario es que se encarece la explotación y el servicio pierde eficacia, si escasea el material o resul—ta de calidad inferior.

Al coordinar, el Poder ejecutivo debe tender a que los dos medios de —transporte público tengan un rendimiento adecuado; a que el usuario pueda —elegir libremente cualquier sistema de transporte; y a otorgar libertad para emplear vehículos propios en su desplazamiento o en el acarreo de las mercan—cías que le pertenezcan o como complemento de su industria.

El principal objetivo de la coordinación es organizar el conjunto de —los medios de transporte de manera que se aseguren a modo comercial e indus—trial los servicios más eficaces y menos costosos.

En el terreno de la coordinación, la C.T.I. al defender la utilización

de los medios transportadores más ventajosos para la colectividad, ~~distin~~gue en lo que respecta a la tarifa que paga el usuario, el precio de coste de la misma a expensas del transportador y el "coste económico", o sea el - coste real para la comunidad de los factores de producción utilizado por el que transporta. Michelet está conforme con esta diferenciación, alegando que el precio de coste del transporte refleja, raramente, el precio económico,- cosa que nos parece lógica, máxime si existe perecuación tarifaria, desvalorización de moneda en los casos de amortización de las antiguas inversiones o de nuevas cargas fiscales sin haber variado la tarifa.

## EL DERECHO DE TANTEO

En el ambiente transportista, este derecho se traduce en la prioridad u opción que se otorga a un transportador para hacerse cargo del servicio o línea de transporte proyectados por otro distinto transportista.

El derecho de tanteo a los efectos de la coordinación sólo cabe entre servicios parcial o totalmente paralelos, o con los extremos comunes, correspondientes a medios distintos, generalmente el ferrocarril y la carretera. Se fundamenta, pues, en la presunta competencia que habrían de hacerse ambos - elementos o medios de transporte entre puntos servidos por ellos.

Un derecho de tanteo puede tener a favor del que lo disfruta, las si-  
guientes ventajas alternativas:

a) Prohibir o dificultar la implantación de un servicio competidor en - trayecto común, ya atendido por otro transporte distinto.

b) Hacerse cargo del proyectado servicio en competencia, para explotarlo por cuenta propia.

c) Permitir la ajena explotación del servicio competidor, pero imponiéndole un cánón de coincidencia o coordinación.

El primer derecho de tanteo que se otorgó en España fué establecido, aun que parezca paradójico, dentro del mismo elemento transportador, la carretera, pero entonces no se hablaba de coordinación y si de competencia ruinosa,

para justificar aquel derecho. Así; el Real decreto de 4 de julio de 1924, artículo 9º, decía que, en caso de líneas nuevas propuestas entre puntos de partida y término iguales a los de otras ya establecidas, tendrían éstas el derecho de tanteo, aunque podía autorizarse una nueva concesión en líneas - que ya estuviesen en servicio, cuando se evidenciase la imprescindible necesidad de crear otro nuevo y después de haber requerido, sin resultado, al - concesionario de la línea en explotación para que reforzase el servicio. Y en la quinta disposición transitoria estableció que en todos los concursos que se celebrasen para concesión de nuevas líneas, tendría derecho de tan- teo el propietario de la línea ya establecida.

Todo lo anterior fué recogido en el artículo de su Reglamento de aplica- ción, de 11 de diciembre de 1924, haciendo extensivo aquel derecho de tanteo de los servicios regulares sobre los servicios discrecionales, artículo 73, o sea sobre los que no transportaban gratuitamente la correspondencia públi- ca, confirmándolo también el Real decreto de 20 de febrero de 1926.

Al pasar la organización transportista y la inspección de la misma al entonces Ministerio de Fomento, el decreto de 22 de febrero de 1929 fué el primero que otorgó un derecho de tanteo a favor de los ferrocarriles y tran- vías, cuando su tráfico pudiera ser afectado por los servicios de carretera en proyecto. Y en este mismo decreto se implantó el pago de cierta cantidad al primitivo concesionario cuando otra línea automóvil pasaba sobre la de - aquél, iniciándose así lo que posteriormente se llamó cánón de coincidencia.

Pero hasta 1947 no se promulga en España una legislación dedicada casi exclusivamente a la coordinación y en especial al derecho de tanteo, aprove- chando los momentos en que la red ferroviaria nacionalizada acusaba los - efectos de la competencia de la carretera.

El texto fundamental es la Ley de 27 de diciembre del mencionado año, que, en su parte expositiva, justifica la implantación del derecho de tanteo

a favor del ferrocarril sobre la carretera, para que aquél se haga cargo de las explotaciones automóviles que pudieran resultar competidoras; y, para el caso de que el ferrocarril no le interesase explotárselas por su cuenta, le concede la percepción del llamado cánon de coincidencia, tendente a buscar una coordinación entre ambos medios transportadores, mediante un recargo sobre el transporte por carretera a favor del ferrocarril, que en el año 1965 ha importado unos quinientos millones de pesetas.

La Ley de Coordinación dedica su primer capítulo a clasificar los servicios automóviles de transporte, con el fin de determinar aquéllos que son coincidentes con el ferrocarril, impidiendo su establecimiento o imponiéndoles el cánon de coincidencia. Pero debemos resaltar la excepción que hace a favor de la libertad del transporte automóvil en los alrededores de las grandes poblaciones, en relación con el número de sus habitantes y en distancias o radio de 15, 20 y hasta 30 kilómetros, esta última para Madrid y Barcelona, excepción que recogió el Reglamento de Ordenación de los Transportes, de 9 de diciembre de 1949, en lugar de hacerlo el de aplicación de la mencionada ley.

Posteriormente se palió la rigidez de la legislación referente al derecho de tanteo, mediante el Decreto de 16 de diciembre de 1955; limitando - tal derecho de los ferrocarriles sobre los nuevos servicios de transportes por carretera que se soliciten, pero no sobre los ya existentes, en plan de convalidación.

Y agudizando el sentido coordinador, si así puede llamarse, el artículo noveno autoriza a las Empresas ferroviarias, en casos especiales, para - que puedan aquéllas sustituir temporalmente un servicio ferroviario por otro de transporte por carretera, cuando en la sustitución se obtengan ventajas para el servicio público o economías en la explotación, sin perjuicio de - aquél. Es decir, que autoriza una competencia contra un elemento ya establece

cido, otorgando más bien un retracto que un tanteo.

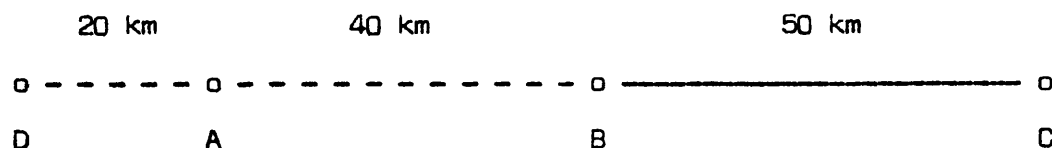
El ferrocarril no precisa reclamar el derecho de tanteo, sino que al redactarse el pliego de bases del concurso, tal derecho figura taxativamente incluido en el documento, con la cuantía del cánón de coincidencia perfectamente determinado, según se especifica en el artículo 11 del ya mencionado Reglamento de Ordenación de los transportes. Y una vez definida la proposición más ventajosa entre las presentadas a la licitación, es el momento en que el ferrocarril recibe la concesión del servicio automóvil, dándose así efectividad al derecho de tanteo.

Actualmente, amparados en tal derecho de tanteo, los ferrocarriles españoles han obtenido casi un centenar de servicios regulares de viajeros por carretera, cuya explotación arriendan a particulares, siendo de resaltar que a los concesionarios de transportes por carretera no se les permite el arrendamiento de la explotación del servicio regular, pues incurrirían en caducidad de la concesión.

El derecho de tanteo, que a primera vista parece contrario al establecimiento de nuevos servicios de transporte por carretera, es de manera indirecta promotor de nuevas líneas, que llegan hasta pueblos que, sin tal derecho, no hubieran disfrutado de un servicio regular de transporte automóvil.

Nos explicaremos con un ejemplo, que se da frecuentemente en los proyectos de implantación de nuevos servicios:

Sean los puntos A, B, C y D sobre una carretera, separados por las distancias que se expresan





Se trata de implantar un servicio regular entre A y C, sobre 90 kilómetros de distancia. Como entre B y C ya existe otro servicio establecido, sus 50 kilómetros son más de la mitad del recorrido del proyecto y, por consiguiente, tiene derecho de tanteo en el concurso, pudiendo hacer suyo el servicio proyectado entre A y C.

Pero tal derecho de tanteo no existiría si la solicitud de implantación se hace por el trayecto D C, o sea con 20 kilómetros más de recorrido, es decir, 110 kilómetros en total, de los cuales la mitad son 55 kilómetros, mayor que los 50 del servicio ya establecido.

Así, tenemos un caso de que por la circunstancia del derecho de tanteo se beneficia indirectamente el pueblo D, disfrutando de un servicio que su escasa población hacía difícil la implantación económica y que, sin embargo, sus 20 kilómetros de separación quedan diluïdos en una explotación más amplia, de probable rendimiento, que satisface también al pueblo A.

## REFERENCIA A LA LEGISLACION ESPAÑOLA SOBRE COORDINACION.

### Epoca anterior a 1947

Antes de que circulase el primer automóvil, nuestra añeja legislación ferroviaria reveló una visión de la coordinación entre el ferrocarril y la carretera, cuando ésta aun estaba servida por diligencias de caballos. Así la regla sexta de la Real Orden de 1 de febrero de 1887 se refería al transporte combinado de mercancías y la de 1 de julio de 1890 se ocupaba de los servicios de viajeros en viaje combinado por carretera y camino de hierro, modalidad que ya había iniciado nuestro viejo Reglamento de Policía de ferrocarriles, en su artículo 153, que todavía está vigente.

Al no disponer nuestro país de buenas carreteras y ser escasa su densidad demográfica, el automóvil empezó a desarrollarse bien entrado el presente siglo. Entonces, la Administración se dió cuenta de la conveniencia de que el correo público, que era transportado únicamente por el ferrocarril, continuase en automóvil sobre la carretera, hasta pueblos alejados de la vía férrea. Para ello, empezó a subvencionar el transporte de la correspondencia en automóvil, aunque el ferrocarril la transportaba gratuitamente, en cumplimiento del pliego de condiciones de la concesión administrativa que autorizó su implantación.

Al finalizar el primer cuarto del siglo actual fué tomando gran auge el transporte público de viajeros por carretera. A la vista de ello y con miras a que fuese transportada gratuitamente la correspondencia y los automóviles

pagasen la reparación de los caminos, se dictó el Real decreto de Gobernación de 4 de julio de 1924, que establecía un régimen de concesiones administrativas, casi de exclusividad, y una intervención directa del Estado en los transportes por carretera. Pero en esta época aun no existía la competencia del automóvil al camino de hierro, por lo que este decreto fundamental, en su exposición, reconocía la "deficiencia de nuestra red ferroviaria, que ni en número de kilómetros ni en capacidad de explotación puede bastar a las necesidades de la economía nacional". Y se le daba en el decreto tan poca importancia al ferrocarril, que al constituirse la Junta Central de transportes no formaba parte de la misma representante alguno de la red ferroviaria nacional.

El repetido decreto fundamental de organización de los transportes por carretera no hace alusión siquiera al ferrocarril, ni menos a la coordinación. Tampoco su Reglamento de aplicación, fecha 11 de diciembre de 1924, se ocupa de esta coordinación de transportes. El primer atisbo coordinador lo vemos en el acuerdo que tomó la Junta Central de Transportes en su reunión de 29 de abril de 1925, tendente a coordinar el servicio ferroviario con el de la carretera, al disponer que el máximo de espera de los automóviles al tren, en las estaciones férreas, fuese de una hora y que en casos especiales o justificados podrían las Juntas Provinciales proponer la ampliación de este lapso de tiempo, pero demostrando la necesidad con la aportación de datos justificativos.

También el Reglamento de Circulación aprobado en 16 de junio de 1926, previó en su artículo 26 el establecimiento de billetes directos para viajeros, coordinados entre el ferrocarril y la carretera. Pero hasta el 25 de junio de 1928, en que la Junta Central de transportes dictó su tercera circular, no se trató detalladamente de la repetida coordinación, abarcando esta disposición orgánica unas normas respecto de los servicios de transporte coordinado, que, por su importancia extractamos a continuación:

a) Los servicios que prestan los despachos centrales de ferrocarriles - no pueden concederse por la Junta Central de Transportes sin que por el Ministerio de Fomento se fijen las condiciones en que deben otorgarse, puesto que estos locales no son otra cosa que el enlace y prolongación de los propios ferrocarriles y se refieren, por tanto, a análogos servicios, lo mismo en lo que se relaciona con viajeros, como en lo que atañe a mercancías.

b) Que cuando un mismo concesionario realice el servicio de transportes por carretera en vehículos de tracción mecánica, otorgado por la Junta Central de Transportes, y el correspondiente al despacho Central de ferrocarriles, es indispensable que garantice en forma adecuada que este último estará en todo caso convenientemente atendido, bien reservando el número de plazas en sus coches que se juzgue necesario, o bien asegurando el tráfico normal - de la línea, de conformidad con lo que prescriben el Reglamento de 11 de diciembre de 1924; y

c) Que los concesionarios de los servicios establecidos afectos a los - despachos centrales concedidos por el Ministerio de Fomento antes de la promulgación del Real decreto de 4 de julio de 1924 a los que se privase de su derecho deberán percibir la indemnización correspondiente, que será abonada por los concesionarios de exclusiva a quien se otorgue por la Junta de Transportes aquellos servicios.

En 1928, al pasar los transportes por carretera administrativa y funcionalmente al entonces Ministerio de Fomento, del cual dependían los ferrocarriles, se vio la necesidad de que las futuras reglamentaciones tuviesen en cuenta la coordinación de transportes, que se hacía obligada por el enorme - desarrollo del automóvil. Así al dictarse el Decreto de 22 de febrero de 1929, con vistas a la coordinación, se establecieron normas reguladoras para la explotación de transportes mecánicos públicos, intensificando la intervención del Estado y dando entrada a la representación ferroviaria en la Junta

Central, pero, sobre todo, concediendo cierta preferencia en el establecimiento de servicios por carretera a las Compañías de ferrocarriles y tranvías, cuando sus líneas pudiesen ser afectadas por aquéllos.

Posteriormente, el Reglamento de los transportes por carretera, de junio de 1929, se ocupaba más ampliamente de la coordinación, diciendo en su artículo 39, que cuando una línea de transporte por carretera afectase al ferrocarril, se remitiría el proyecto de aquélla, al Consejo Superior de Ferrocarriles para que informase sobre la utilidad de la indicada línea; y en el mismo artículo se establece que la información pública del proyecto no se llevaría a efecto si alguna empresa de ferrocarriles o de tranvías tuviese preferencia sobre el proyectado transporte por carretera.

Este Reglamento estableció la forma de otorgar un derecho de tanteo a favor de las Compañías de ferrocarriles y de tranvías, para que explotasen ciertos transportes por carretera, recogiendo en su artículo 57 lo que había establecido el decreto de 21 de junio de 1929, en su artículo segundo.

La preferencia a favor de ferrocarriles y tranvías para explotar líneas de automóviles, se justificaba porque aquéllos estaban, desde el año 1924, en un régimen de consorcio económico con el Estado, aportador de cantidades importantes para obras y material en las redes férreas.

Continúa el repetido Reglamento ocupándose de la coordinación de transportes, al establecer, en su artículo 88, que cuando una Compañía de ferrocarriles tratase de concertar servicios para el establecimiento de despachos auxiliares, con objeto de procurar viajes o expediciones directas desde estaciones ferroviarias a puntos alejados de éstas o viceversa, redactaría el oportuno contrato, para ofrecérselo al concesionario del servicio regular automóvil que hubiese establecido y que recorriera en todo o en parte el trayecto, pero sin pasar de cinco kilómetros, ampliados después hasta veinte, como máximo, por Orden ministerial de 2 de junio de 1951.

### Epoca contemporánea

Hemos presentado anteriormente el panorama legislativo hasta el año - 1947, referente a la coordinación de transportes. En esta fecha los ferrocarriles españoles llevaban ya varios años en poder del Estado, por haberse - constituido la Red Nacional, en la que se fusionaron todas las líneas ferroviarias españolas de ancho normal. El servicio ferroviario, empeoraba con - la explotación paraestatal, al mismo tiempo que se aumentaban notablemente las tarifas. Esto coincidía con el momento en que el motor Diesel de aceite pesado permitía un transporte económico por autocar o por camión, a pesar - de nuestras deficientes carreteras.

Todo lo anterior trajo como consecuencia el que en 27 de diciembre del mencionado año de 1947, se aprobase la Ley de Coordinación de los Transportes Mecánicos terrestres, en la que el Estado, propietario de los ferrocarriles, en déficit, trataba de evitar una competencia exagerada del transporte por carretera.

Así, en el preámbulo de la Ley se decía que el desarrollo adquirido - por el transporte automóvil había ejercido una profunda influencia sobre - los transportes terrestres. Los beneficios proporcionados por el nuevo sistema son de enorme importancia; pero forzoso era reconocer que no puede subrogarse en el papel del ferrocarril en todos los órdenes y circunstancias - de economía y de rendimiento y, en ocasiones, por falta de garantías de continuidad, por lo que sería preciso buscar fórmulas para coordinar ambos medios de transporte, evitando una competencia sin regulación.

Continuaba el preámbulo diciendo que la falta de una legislación adecuada había producido una honda perturbación, que sólo era subsanable con el establecimiento de una ordenación de los transportes, reguladora de derechos y obligaciones de los elementos afectados por una coordinación que de mandaban los supremos intereses nacionales y que ésta obligada coordinación entre los dos medios de transporte permitiría que ambos pudiesen subsistir, asegurando el máximo rendimiento posible al conjunto, para lo cual, al mismo tiempo que se procurase facilitar los transportes afluentes al ferrocarril y el establecimiento de servicios combinados, como pieza fundamental de la coordinación, se admitiese en casos excepcionales la posibilidad de la coincidencia de los dos sistemas.

Después de razonar las ventajas económicas de la coordinación, fundan en la misma concesión el derecho de tanteo a favor del ferrocarril en los proyectos de líneas de carretera y justifica la percepción de un cánon de coincidencia, también a favor del ferrocarril, a cargo de los servicios de carretera ya existentes, con cierto paralelismo a la línea ferrea.

Esta importantísima Ley, en su parte dispositiva, dedica su primer artículo a calificar los servicios de transporte por carretera de carácter regular en tres grupos fundamentales:

Independientes del ferrocarril

Afluentes y

Coincidentes,

pudiendo ser estos últimos parcial o totalmente coincidentes.

Sienta un principio fundamental al establecer en su artículo cuarto, - que, como norma general, no se autorizarán transportes públicos regulares - por carretera coincidentes con el ferrocarril y que la concesión de un servicio regular de esta naturaleza sólo podría otorgarse en casos excepcionales y plenamente justificados, de conveniencia para la economía nacional o

de destacado interés público, por el tiempo en que tales circunstancias subsistiesen.

Respecto al derecho de tanteo a favor del ferrocarril, lo considera - firme e intransferible cuando se trata de servicios coincidentes, pasando a favor del ferrocarril también la propia concesión.

Viene el artículo séptimo a establecer el tan debatido cánon de coincidencia a favor del ferrocarril y en la disposición adicional de la Ley se - llega a dar retroactividad al abono de dicho cánon, es decir, que se hace - obligatorio para los servicios automóvil ya existentes que, a posteriori, se clasifican como coincidentes, basándose en que habían caducado las corres—pondientes concesiones.

Dos años más tarde, en 16 de diciembre de 1949, se aprobó por decreto el Reglamento de aplicación de la Ley de Coordinación de Transportes, cuyo - amplio articulado detalla normas para la clasificación de los servicios, tales como las referentes a la tramitación y peticiones de los servicios coincidentes, derecho de tanteo a favor de los ferrocarriles y la fijación y liquidación del cánon de coincidencia.

Establecidas las Juntas de Coordinación de transportes por el artículo tercero de la Ley y por el 7º de su Reglamento, habrían de publicarse las - normas de régimen interior para estos organismos provinciales, lo que se hizo en 31 de enero de 1950.

El Reglamento de Coordinación de transportes nos da la composición de estos importantes organismos, de actuación trascendental en la coordinación de los transportes terrestres, designando Presidente y Secretario a funcionarios de la Administración, éste último con voz, pero sin voto, y vocales a un representante de las empresas ferroviarias con líneas en la provincia, otro de los transportes mecánicos por carretera funcionando en la misma pro



vincia, un representante de los usuarios viajeros, designados por la Diputación Provincial, y otro representante de los usuarios del transporte de mercancías, nombrado por la Cámara de Comercio.

La misión de esta Junta de Coordinación es, principalmente, calificar los servicios de transportes por carretera en su relación con el ferrocarril, definiéndolos en una de las tres clases reglamentarias de independientes, afluentes o coincidentes, indicando para los de esta última clase la cuantía del cánón de coordinación a satisfacer.

Uno de los asuntos más discutidos en el terreno de la coordinación es el del cánón de coincidencia, pagadero por la carretera al ferrocarril, aunque en realidad lo abona el usuario de la carretera con la tarifa oficial aprobada.

La cuantía del cánón de coordinación y forma de calcularlo ha seguido una línea sinuosa en el Boletín Oficial del Estado, porque en los medios transportistas fué mal acogido este recargo. Pero el Estado, propietario de los ferrocarriles, en régimen económico deficitario, había de compensar las pérdidas a costa del transporte automóvil, que le hacía la competencia.

La disposición inicial sobre el cánón es de 3 de julio de 1951, que lo fijó en un 15 por ciento de la tarifa del transporte por carretera. Pero, para calcular el tráfico probable del servicio automóvil, estableció una complicada escala de coeficientes aplicables a los núcleos de población, según las cinco categorías en que los clasificaba. En 3 de junio de 1952 se variaron estos coeficientes, modificando también la escala demográfica de las poblaciones atendidas por el servicio automóvil en cuestión y estableciendo dos grupos relativos a la importancia de las zonas atendidas por los servicios discrecionales.

Tampoco cuajó el nuevo sistema para el cánón de coordinación y en 31 de

julio de 1953, se estableció para calcularlo una fórmula matemática, que habría de modificarse otra vez en 9 de septiembre siguiente, por resultar algo elevado el cánon de coordinación abonable por los servicios de transporte por carretera.

Actualmente se aplica el cánon a casi todos los servicios automóviles clasificados como parcial o totalmente coincidentes con el ferrocarril, así como a los discrecionales, sin itinerario fijo, de cuyo conjunto la Red Nacional recibe de la carretera unos quinientos millones de pesetas anuales, como ya se indicó en otro lugar.

## INFLUENCIA DE LA LEGISLACION EN LA EXPLOTACION DE LOS TRANSPORTES POR CARRETERA

Toda actividad comercial o industrial está influenciada por la legislación, que se deja sentir más fuerte en su economía cuando se trata de servicios públicos otorgados mediante concesión administrativa, tal como los regulares de transportes por carretera.

La influencia económica repercute en los tres periodos fundamentales siguientes, que se explicarán después:

- a) Durante la tramitación de la concesión.
- b) Durante la explotación del servicio.
- c) En el momento de la reversión o del rescate del servicio por el Estado.

a) Durante la tramitación de la concesión. Desde el momento en que se presente ante el Ministerio de Obras Públicas un proyecto solicitando la concesión administrativa de un servicio público regular de transporte de viajeros, de mercancías o mixtos y la Administración considere suficiente tal proyecto, nace un derecho potencial de prioridad a favor del peticionario.

Este derecho de prioridad le posibilita para ejercer el de tanteo sobre las proposiciones de competencia en el correspondiente concurso públi-

co, salvando siempre el derecho de tanteo preferente y subyacente del ferrocarril si el paralelismo de la carretera con aquél alcanza las condiciones reglamentarias. Y en el caso de que, por cualquier circunstancia, no fuese otorgada la concesión al peticionario, éste tiene derecho a una indemnización que se denomina "valoración del proyecto".

Así pues, al solicitar la concesión, que lleva aparejados los gastos del proyecto, queda planteado el establecimiento de una economía, cuya iniciación está reforzada por la legislación especial, que otorga al peticionario un derecho de prioridad para que no pueda tramitarse otra petición similar a nombre de otro transportista. Y además, en el caso de que en el concurso público se presenten proposiciones en competencia, el iniciador del proyecto las hace suyas al ejercer el derecho de tanteo, y si no lo ejerce, recibe del adjudicatario una indemnización por los gastos realizados en la confección y tramitación del expediente de petición.

b) Durante la explotación del servicio. En el pliego de condiciones de la concesión del servicio se establecen, con frecuencia, prohibiciones de tráfico competidor contra otras líneas anteriormente establecidas. Esto significa que el nuevo servicio tampoco sufrirá competencia de otras líneas autorizadas posteriormente al mismo.

Estas prohibiciones de tráfico refuerzan la economía que se inicia, pero no son beneficiosas para el público, puesto que disminuyen la oferta de transporte.

La antigua legislación transportista en 1924 y la posterior de 1929 salvaban este inconveniente obligando al nuevo transportista al pago de un canon de peaje al transportista ya establecido, pero esta modalidad no ha sido llevada a la vigente legislación.

Ahora bien, como los servicios regulares han de realizar, obligatoria—

mente, un determinado número de viajes, es decir, una frecuentación prede— terminada, con pocos o muchos usuarios, aparte de transportar gratuitamente la correspondencia pública, la legislación protege su economía prohibiendo— que los servicios discrecionales repitan viajes en los trayectos atendidos por aquéllos y sancionando los viajes clandestinos de competencia.

c) En el momento de la reversión o del rescate del servicio por el Es— tado. También la legislación de transportes ampara la seguridad económica — de una explotación de servicios de carretera en el caso de que, por necesi— dad pública, sea aconsejable el rescate de la concesión. Así, el artículo 99 y siguientes del Reglamento vigente de Ordenación establecen dos clases de indemnización: una si el rescate se lleva a cabo antes de los veinticinco — años de vigencia de la concesión, indemnizando al concesionario por la pri— vación del disfrute de los años restantes hasta veinticinco, más el valor no amortizado de los vehículos e instalaciones expresamente adscritos a ella; y otra si el rescate se realiza después de transcurridos veinticinco años, abo— nando en este caso únicamente el valor no amortizado de los vehículos e ins— talaciones.

En dicho Reglamento se especifica, minuciosamente, la manera de iniciar el expediente de rescate y de calcular la valoración de éste, además de otros detalles referentes a la continuidad de la explotación del negocio.

## Segunda Parte

### SITUACION ECONOMICA QUE FUNDAMENTA LA COORDINACION

El transporte, como intermediario del ciclo económico, lleva el fruto de la producción hasta el consumidor y además es un medio de penetración en el mercado, que influye notablemente en los precios de coste agrícolas e industriales. En la moderna economía, el transporte tiene una creciente importancia, dados que los intercambios aumentan en número y en aceleración, y constituye en todas sus formas la principal inversión y la actividad más destacada en cada nación, con influencia decisiva en otras actividades, como el turismo y la hostelería.

La coordinación de los transportes terrestres está aconsejada por nuestro endémico "problema ferroviario", iniciado a principios de siglo y que aún sigue sin resolver, ocasionando perjuicio a nuestra economía y al cuerpo nacional.

El problema ferroviario, en su conjunto, ha tenido como causa principal los errores cometidos en el planteamiento y en la explotación de las líneas férreas, según se enumeran brevemente a continuación:

a) Vía de ancho diferente a la europea. Esto constituye un craso error, pues tal diferencia encareció las estructuras del ferrocarril y dificultó la importación y exportación de mercancías con operaciones de carga y descarga en nuestra frontera norte, así como obligando a transbordar a los vía

jeros, por discontinuidad en los medios transportadores, todo lo cual estorbará el tráfico internacional en que se basan la vida moderna y el Mercado Común europeo.

b) Construcción de nuevos ferrocarriles. En el año 1924, cuando en el mundo ya empezaban a declinar las explotaciones ferroviarias y sin tener en cuenta nuestra difícil orografía, nuestra escasa densidad demográfica, la poca industria y el no mucho comercio, se inició en España la construcción simultánea de veintinueve ferrocarriles, que, salvo dos o tres de ellos, siguen todavía sin terminar, a pesar de que su construcción lleva casi medio siglo, por lo que tal vez sea aconsejable abandonarlos, como se intentó en 1931, y aprovechar su infraestructura para tender carreteras ordinarias.

c) Enlaces ferroviarios. Se comenzaron en la misma época y también siguen sin terminar. Su finalidad principal era reunir en una estación central el movimiento de varias de la misma población, lo que puede crear un problema de tráfico urbano.

Así el enlace de Madrid, el más costoso, tenía por objeto unir la línea de Madrid a Irún con la estación de Atocha, para que los viajeros que atraviesan España de norte a sur o viceversa no fueran obligados a realizar un cambio de tren en su capital, cosa muy problemática puesto que los escasos extranjeros que llegan a Madrid por tren llevan ya veinticuatro horas de viaje al menos y precisan descansar, y si se trata de gente apresurada no realizan el viaje por ferrocarril, sino por avión. El enlace ferroviario de Madrid se proyectó también para llevar el tráfico de viajeros de las estaciones del Norte y de Atocha a una estación central subterránea, ubicada bajo el paseo de Recoletos, lo cual hubiera creado dificultades al tráfico urbano de superficie en esa congestionada zona madrileña, por lo cual ha sido desplazada a los Nuevos Ministerios, y tal vez termine por ser una vía metropolitana auxiliar del tráfico de cercanías.

d) Insuficiencia tarifaria. Como el aumento de las tarifas ferroviarias era impopular, durante medio siglo se fué soslayando su elevación, con lo cual los precios de transporte se hicieron "políticos" y la Administración vióse obligada a quedarse con los ferrocarriles deficitarios y a saldar sus pérdidas. Y es de notar que el Estado agravó esta insuficiencia al recargar excesivamente los impuestos sobre el transporte, que en viajeros llegaba al 25 por 100 del precio del billete.

Y advertimos que, como actualmente empiezan a congelarse las tarifas de los transportes por carretera, al tiempo que aumentan la presión tributaria y las cargas sociales, ya se vislumbra para aquéllos una situación semejante a la de los ferrocarriles, con el consiguiente empeoramiento de los servicios, por descapitalización. Claro es que esta anómala situación económica de los transportes automóviles, por ser de explotación privada, no llegará al grado de gravedad que la explotación paraestatal ferroviaria.

e) Concesiones temporales y reversión. Las primeras concesiones ferroviarias fueron otorgadas con el carácter de "temporales", por 99 años, de acuerdo con el informe de 2 de noviembre de 1844 y con el Pliego de Condiciones de 15 de febrero de 1856. Posteriormente, al amparo del decreto-ley de 14 de noviembre de 1868 se otorgaron una veintena de concesiones "a perpetuidad", y, después de acuerdo con las leyes de 1855, 1877 y 1912, continuó el otorgamiento de concesiones temporales, por el mismo plazo indicado anteriormente, salvo en 1927, que se aprobó la concesión del ferrocarril Santander-Mediterráneo, excepcionalmente por 50 años.

Dada la precaria situación de los ferrocarriles, se estableció el régimen ferroviario de 12 de julio de 1924, al cual se acogieron, prácticamente, todos los ferrocarriles españoles, desapareciendo las concesiones a perpetuidad, por convertirse en concesiones temporales.



A mediados del siglo diecinueve, al legislar sobre construcción y explotación de ferrocarriles, se estimó que el Estado haría un gran negocio con la reversión gratuita de las líneas férreas, pasados 99 años. Esto fué un grave error, porque en la era moderna resulta arriesgado hacer cálculos económicos a un siglo vista, por las siguientes causas:

Avances de la técnica

Variación del poder adquisitivo de la moneda

Mayor sentido económico de las ideas políticas

Mejora del nivel de vida

Nuevos gustos o modos sociales

Aparición de otros medios competitivos de transporte

Cambio de la localización industrial

Por ello, el elemento que revierte resulta anticuado o inútil o queda como una pesada carga para el erario público.

El error de las concesiones temporales, generalizado en casi todas las naciones, ha sido la preocupación de nuestros gobiernos, durante medio siglo. Por ello, han tratado de paliar las dificultades económicas de los explotadores del importante servicio público ferroviario, con subvenciones, anticipos, beneficios aduaneros, exenciones o reducciones de impuestos, y otros, para terminar en un régimen de consorcio que no dió solución al problema de las compañías férreas, viéndose obligada la Administración a rescatar los ferrocarriles de vía ancha, para constituir la Renfe, a subvencionar muchos ferrocarriles de vía estrecha y a explotar deficitariamente una treintena de ferrocarriles de esta última clase.

El resultado negativo de las concesiones temporales radica en que sus explotadores abandonan la renovación de los elementos de la explotación, ante la proximidad de la reversión o por la amenaza del rescate. Así, en el cuarto de siglo final de las concesiones disminuye el crédito de las redes-

ferroviarias y viene la descapitalización, viéndose el Estado en la irremisible necesidad de cubrir las pérdidas de aquellas explotaciones, en primer lugar porque los ferrocarriles todavía constituyen un necesario servicio público, y, en segundo porque el propio Estado se siente culpable de la mala situación financiera ferroviaria, por haber impedido el racional aumento de las tarifas, como igualmente ha sucedido con los metropolitanos, con los tranvías y con los transportes municipales en general.

Sin embargo, respecto a los transportes por carretera, suprimió el plazo de reversión que tenían los servicios regulares de viajeros en las legislaciones de 1924 y 1929, mediante la vigente ordenación de 27 de diciembre de 1947, que no fija plazo de caducidad para tales servicios ni tampoco para los de mercancías.

f) La atomización de empresas. En los países de tupida o densa red ferroviaria suele haber casos de dos líneas férreas de longitud aproximada para unir los extremos de un mismo trayecto. Esto crea un tráfico competitivo que perjudica a las respectivas administraciones, pudiendo ser aconsejable la fusión o "amalgamation" de las entidades explotadoras, como dicen ingleses y americanos.

Aun sin existir la anterior circunstancia, en los países donde hay excesivo número de medianas y pequeñas empresas, como en el nuestro, es siempre conveniente la fusión de las mismas para hacer desaparecer los empalmes y formar trenes directos de largo recorrido, disminuyendo también los gastos de administración, dirección y explotación.

A este respecto, recordamos que en 1940 existían en España cuatro grandes redes ferroviarias de vía ancha o normal, con explotación privada, que eran Norte, MZA, Andaluces y Oeste, y casi una veintena de líneas también de vía ancha y explotación privada, más otras cuantas construidas y explotadas por el Estado.

Todas estas redes y líneas de ancho normal tenían puntos de contacto - entre sí, sin solución material de continuidad y, por consiguiente, combinaban sus servicios e incluso pasaba de unas a otras el material móvil, pero la financiación, dirección y explotación eran totalmente independientes.

Los ferrocarriles de vía estrecha, esparcidos por el mapa ferroviario nacional y sin contacto entre ellos, salvo excepciones, eran unos setenta,- de los cuales dos tercios de explotación privada y el resto de explotación estatal, aunque estos últimos han venido aumentando a costa de los primeros, por situación deficitaria de los mismos. Todos estos ferrocarriles de ancho inferior al normal, excepto un par de ellos, tenían contacto con los de vía ancha y servicio combinado de viajeros y de mercancías.

La vía normal totalizaba 13.143 kilómetros y empleaba 128.494 agentes. La vía estrecha, privada y estatal, sumaba 5.106 kilómetros con 22.278 agentes.

Nuestra red de ferrocarriles, compuesta de casi un centenar de empresas, sumaba en total 18.249 kilómetros, dando ocupación a 150.772 empleados y obreros.

Los seis errores expuestos anteriormente son los causantes principalmente del llamado problema ferroviario, que algunos dieron comienzo hace más de un siglo y fueron acumulándose por falta de visión oficial en materia ferroviaria, sin que tampoco las empresas concesionarias viesen el porvenir con acierto.

Además, en la segunda mitad del siglo pasado, cuando se incrementó la construcción de líneas férreas en Europa, faltó en España, con tal fin, la aportación de capital indígena, que se compensó parcialmente con la ayuda - de capitales y técnicos extranjeros, tal vez porque nuestros capitalistas - tuvieron en cuenta las circunstancias adversas del planteamiento ferrovia-

rio, que hemos enumerado en líneas anteriores de este mismo capítulo.

El catedrático economista doctor Prados Arrarte, en su obra "La economía española en los próximos veinte años", reconocía que nuestra guerra civil, la segunda guerra mundial y el aislamiento posterior de España, provocaron notables retrasos en la renovación del equipo y material de los medios de transporte terrestre y aconsejó, con acertada visión del futuro, que se compensase el retardo o insuficiencia de los tres últimos decenios, cosa que está iniciando actualmente el Gobierno mediante los planes de modernización de Renfe y de las carreteras.

Por otra parte, debemos considerar que los transportes automóviles se han desarrollado años después de llegar los ferrocarriles a su actual situación económica y que la carretera no tiene sobre el ferrocarril toda la influencia negativa que se le achaca y lo demuestra el siguiente cuadro de los servicios automóviles regulares de viajeros:

LINEAS O SERVICIOS REGULARES DE VIAJEROS  
(1964)

C L A S E S	Numero de servicios	Longitud de líneas	Longitud media	Porcentaje del total de servicios
Independientes.....	209	8.403	40,21	17,19
Afluentes sin combinar.....	668	23.934	35,83	55,04
Afluentes combinados.....	57	1.710	30,—	4,70
Totalmente coincidentes.....	7	339	48,5	0,55
Parcialmente coincidentes...	261	16.372	62,73	21,53
Con extremos comunes.....	13	542	41,72	0,99
	<u>1.215</u>	<u>51.300</u>	<u>42,22</u>	<u>100,00</u>

De este cuadro se deduce que la longitud de líneas que no compiten con el ferrocarril, o sean las independientes y las afluentes, suman el 67 por 100 de la longitud total, mientras que las totalmente coincidentes no llegan al 1 por 100 y algunas están otorgadas a los ferrocarriles, en virtud del derecho de tanteo.

Las parcialmente coincidentes suelen ser paralelas al ferrocarril sólo en el extremo que termina en la cabeza principal de línea, y las que tienen extremos comunes sirven, generalmente, comarcas distintas sin competencia real.

Claro es que hacen también competencia, en parte, al ferrocarril los servicios públicos discrecionales de viajeros, las organizaciones turísticas, algunas del propio Estado, así como también los servicios regulares y discrecionales de mercancías, aunque ómnibus y camiones abonan todos el cá-

non de coincidencia, que es un ingreso saneado para el ferrocarril, y pagan además el impuesto de transporte con el propio carburante. Y los coches particulares competidores satisfacen a la Hacienda unas ocho pesetas por cada litro de gasolina que consumen, aparte de las patentes complementarias y del impuesto del lujo, sin olvidar la repercusión del impuesto sobre la renta y el retorno y derecho de aduana en los vehículos importados.

## LA FUSION DE EMPRESAS EXPLOTADORAS

Conviene hacer una breve digresión sobre este particular, pero advirtiéndole que lo único fusionable eran los diversos ferrocarriles de vía normal y esto ya se realizó en España hace quince años, pasando la red única resultante a explotación paraestatal en lugar de continuar con la explotación privada.

Lógicamente, fusionando cierto número de empresas de transporte, se reducirán los gastos de explotación del conjunto, proporcionalmente, y se facilitará la unificación del material móvil y la prolongación lineal y coordinación de los servicios.

Hace años que se inició en el mundo la fusión de empresas ferroviarias, para continuar su explotación privada. También se han realizado fusiones de redes férreas al nacionalizar líneas particulares en Inglaterra, Bélgica, Alemania, Francia, Yugoslavia y otras naciones.

Donde más importancia tuvo la fusión de compañías férreas ha sido en los Estados Unidos, pues en el año 1916 había 1.243 empresas, que se han reducido a 392 en la actualidad, siendo la más importante "amalgamation" la de los ferrocarriles de Pensylvania y Central de Nueva York, sumando entre ambos una red de 32.700 kilómetros.

Ahora tratan de fundirse tres grandes compañías, que sumarán 57.700 kilómetros, aunque la Interstate Commerce Commission ha puesto inconvenientes

porque la fusión perjudicaría a otras más pequeñas entidades, por acortamientos de tráfico y por otras causas. Sin embargo, la I.C.C. ha aprobado una treintena de fusiones en los últimos diez años.

Pero al hablar de fusión de empresas es preciso separar la carretera del ferrocarril y dentro de éste diferenciar también la vía normal de la vía estrecha, formando estos tres grupos:

Ferrocarriles de ancho de vía normal.

Ferrocarriles de vía estrecha,

Líneas o servicios de transporte por carretera

Ferrocarriles de ancho normal. La fusión de estos ferrocarriles era cuestión previa para intentar resolver el endémico problema ferroviario nacional, empezando por eliminar la atomización de empresas.

Por ley de 24 de enero de 1941 fué creada la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE), uniendo en una sola red la veintena larga de ferrocarriles o empresas independientes que existían y algunos del Estado, también de vía ancha, para explotarla en régimen de empresa industrial, a cuyo fin se dictaron reglas por decreto de 11 de julio del mismo año citado.

Posteriormente, mediante decreto de 17 de enero de 1947, se le dió a Renfe nueva organización funcional, estableciendo un Consejo de Administración, una Dirección General y nueve Departamentos especializados y descentralizándola operacionalmente mediante la división de la red en siete Zonas. También se crearon varios organismos autónomos adscritos a la Dirección que eran Secretaría general, Asesoría jurídica, Alta Inspección, Laboratorio Central, Señalización y Comunicaciones, Estadística, Explotaciones Forestales y Economatos.

En el terreno comercial se confecionó la Tarifa General Unificada, va-



liosa pieza jurídica, muy ágil y completísima, aplicable a toda clase de - transportes de la Red, con cuya tarifa se aprovechó la coyuntura para aumentar los precios en relación con los que regían anteriormente.

Constituída la Renfe, su denominada explotación autónoma no ha mejorado su situación económica porque la infraestructura y la superestructura - arrastraban un cuarto de siglo de insuficiente conservación y modernización, con detrimento del servicio. Actualmente se hacen esfuerzos para mejorarlo a base de gigantescas inversiones, pero si no se reajusta el elemento so—cial y se justiprecia la carretera, será difícil poner a punto la explota—ción y menos resolver el problema económico.

Ferrocarriles de vía estrecha. Esparcidas por todo el territorio nacio—nal, sin apenas contacto entre ellas y de poco tráfico en su casi totalidad, estas líneas férreas, para sobrevivir, van sustituyendo la antieconómica - tracción a vapor por la tracción diesel, disminuyendo gastos, o explotando servicios automóviles sobre las carreteras coincidentes o paralelas, para - aumentar ingresos.

Por la circunstancia de estar dichas líneas separadas entre sí, sin contacto, no es posible realizar su fusión material, aunque las deficitarias van pasando a explotación estatal conjunta, que también resulta negativa, por lo cual, a lo largo del tiempo, será aconsejable sustituirlas - por servicios de carretera y cerrarlas, en la seguridad de que no producirán problema social si sus agentes son acomodados debidamente en lugares - semejantes.

Líneas de transporte por carretera. Ya hemos dicho en otro lugar que - aquéllos se explotan, generalmente, en régimen familiar y de pequeñas empre—sas, que en su mayoría atienden tráficos provinciales o regionales, principalmente los de viajeros.

En la vigente Ordenación de transportes terrestres, se otorgan facilidades para la fusión voluntaria de líneas particulares o de empresas, aunque tal vez fuese conveniente que el Estado, sin forzar, promoviese la fusión de servicios en los casos de descapitalización y en aquellos otros que interese la prolongación o continuidad, pero nunca deberá pensarse en constituir una red nacional ni en redes regionales, porque sería un doloroso fracaso innecesario.

Si en la legislación ferroviaria no estaba específicamente prevista la fusión de empresas, aunque tampoco se oponía a ello, la de transportes por carretera, tanto la de 1929, como la de 1947, hoy vigente, promovieron un sistema indirecto que facilita la concentración de empresas.

Así, establecieron un derecho opcional o de tanteo a favor de la entidad explotadora ya establecida, para que pasen a su concesión los proyectos de líneas nuevas con trayectos comunes sobre las antiguas. De esta manera, centenares de líneas han pasado a fusionarse con estas últimas, evitando, en parte la atomización de compañías.

Y para facilitar la efectividad de tal derecho de tanteo, el Reglamento de Ordenación incluso invita a varias empresas para que se fusionen y constituyan una sola entidad, sumando así longitudes de líneas suficientes, sin solución de continuidad, para ejercer el derecho de opción o tanteo, con la consiguiente reducción del número de empresas explotadoras.

De todas formas, la carretera, con sus negocios rentables, no será nunca una carga para el Estado, como los ferrocarriles, sino que continuará siendo una saneada fuente de ingresos para éste, si no se le abruma fiscalmente.

Los transportes automóviles, por tratarse de un gran servicio público,

unicamente precisan una inspección eficaz que atienda no sólo la parte administrativa, comercial y tributaria, sino que intervenga neutralmente en las derivaciones o incumplimiento del contrato de transporte, de viajeros y de mercancías, amparando así al usuario.

## EL TRANSPORTE TERRESTRE EN ESPAÑA

Llevamos ya muchas páginas hablando de los dos sistemas de transporte terrestre, o sean el ferrocarril y la carretera, y parece obligado presentar una estadística demostrativa de la importancia de cada uno de aquellos medios, para compararlos y deducir su influencia dentro de la economía na—cional.

En España no se han hecho estadísticas concretas y sistematizadas y, sobre todo, no se han valorizado algunos de los transportes públicos ni los —privados, principalmente los coches de turismo y las motocicletas, los ómni—bus y camiones complementarios de industria, ni los vehículos extranjeros,—coches y camiones, que realizan transportes públicos o privados en nuestro país, todos los cuales utilizan la carretera y están sometidos directa e indirectamente a tributación por su actividad industrial y comercial.

Es decir, que lo procedente sería presentar con sistemática unos cua—dros estadísticos que expresen la capacidad de cada transporte y su valor —económico, que es lo importante. Y esto nos ha obligado a realizar una ar—dua labor para la obtención de datos diseminados en el Ministerio de Obras Públicas, en la Jefatura Central de Tráfico y en el Instituto del Transporte, habiendo realizado también sondeos en carretera para conocer los coefi—cientes de ocupación de motocicletas y coches particulares españoles y ex—tranjeros.

Con los minuciosos datos logrados, referidos al año 1965, se confaccio

naron cuatro cuadros referentes a la carretera, indicando el número de vehículos españoles, públicos y privados, que han realizado el transporte, los kilómetros recorridos, las unidades de tráfico transportadas y la recaudación o valoración, según los casos, de cada tráfico. Dichos cuadros son:

Transporte público de viajeros

Transporte privado de viajeros

Transporte público de mercancías

Transporte privado de mercancías

A continuación de estos cuadros se incluye otro sobre el transporte de viajeros y de mercancías realizado por vehículos extranjeros en las carreteras españolas, con su correspondiente valoración, y, finalmente, un sexto - cuadro comprensivo de todos nuestros transportes terrestres de viajeros y - de mercancías, por ferrocarril y por carretera, comparados y valorados.

En la parte inferior de cada cuadro se indican las bases de cálculo para la obtención de los datos, tales que tarifas y recorridos medios, márgenes de utilización del material, coeficientes de aprovechamiento, cargas - efectivas y otros obtenidos y aplicados con objetividad. En lo que respecta a la carretera, dichas bases han sido tomadas tal vez por defecto, para dar sensación de equilibrio y neutralidad.

# V I A J E R O S 1 9 6 5

## C a r r e t e r a s

### Servicio Público

Autocares de servicio regular y de reserva.....	8.605
Coches-kilómetro recorridos en el año.....	184.958.311
Viajeros-kilómetro reales transportados.....	5.178.832.709
Recaudación bruta anual.....	2.553.164.525
Autocares de servicio discrecional.....	3.530
Coches-kilómetro recorridos en el año.....	93.600.000
Viajeros-kilómetro reales transportados.....	1.872.000.000
Recaudación bruta anual.....	1.029.600.000
Coches tipo turismo en servicio público.....	39.908
Coches-kilómetro recorridos en el año.....	678.420.000
Viajeros-kilómetro reales transportados.....	4.070.520.000
Recaudación bruta anual.....	2.442.312.000
Vehículos públicos mixtos de viajeros y carga.....	700
Coches-kilómetro recorridos en el año.....	10.710.000
Viajeros-kilómetro reales transportados.....	64.260.000
Recaudación bruta anual.....	44.982.000
TOTAL VEHICULOS DE VIAJEROS EN SERVICIO PUBLICO.....	52.743
COCHES-KILOMETRO RECORRIDOS EN EL AÑO.....	967.688.311
VIAJEROS-KILOMETRO REALES TRANSPORTADOS.....	11.185.612.709
RECAUDACION BRUTA CONJUNTA ANUAL.....	6.070.058.525

NOTAS. Para el cálculo, hemos restado, por reparación, un 15 por 100 de los vehículos expresados.

El recorrido medio anual en los servicios regulares es de 21.494 kilómetros; el autocar de servicio discrecional, 31.200; el coche de turismo, 20.000; los vehículos mixtos, 18.000.

La ocupación media es de 28 viajeros en los coches de servicio regular; - discrecionales, 20; turismos, 6; mixtos, 6.

Coefficiente de aprovechamiento de los asientos ofrecidos 0,70.

Tarifas por viajero-kilómetro: 0,493 pesetas en los servicios regulares; 0,55 los discrecionales; 0,60 los de turismo; 0,70 los mixtos.

# V I A J E R O S 1 9 6 5

## Transporte privado complementario de industrias y viajes en vehículo propio

Vehículos privados mixtos de viajeros y carga.....	21.834
Coches-kilómetro recorridos en el año.....	288.000.000
Viajeros-kilómetro transportados.....	1.728.000.000
Valor supuesto del transporte.....	1.209.600.000
Autobuses privados complementarios de industrias.....	702
Coches-kilómetro recorridos en el año.....	18.623.500
Viajeros-kilómetro transportados.....	372.470.000
Valor supuesto del transporte.....	223.482.000
Coches de turismo de uso particular (En activo).....	782.756
Coches-Km. recorridos por carretera en el año.....	15.655.120.000
Viajeros-kilómetro transportados.....	45.399.848.000
Valor supuesto del transporte.....	54.479.817.600
Motocicletas (En activo).....	1.232.091
Motos-kilómetro recorridos en el año.....	12.320.910.000
Viajeros-kilómetro transportados.....	18.481.365.000
Valor supuesto del transporte.....	3.696.273.000
TOTAL VEHICULOS DE TRANSPORTE NO PUBLICO.....	2.037.383
VEHICULOS-KILOMETRO RECORRIDOS EN EL AÑO.....	28.282.653.500
VIAJEROS-KILOMETRO ACARREADOS.....	65.981.683.000
VALOR CONJUNTO ANUAL DEL TRANSPORTE NO PUBLICO.....	59.609.172.600

NOTAS. Se calcula que los vehículos mixtos recorren 16.000 kilómetros al año; los autobuses privados, 31.300; las motocicletas, 10.000.

La ocupación es, para los vehículos mixtos, 6 viajeros; autobuses privados, 20; motocicletas, 1,5.

Las tarifas supuestas son: vehículos mixtos, 0,70 pesetas por viajero-kilómetro; autobuses privados, 0,60; motocicletas, 0,20.

Se ha supuesto que los coches de turismo particular hacen en carretera al año unos dos tercios, o sean 20.000 kilómetros y 6.000 en el casco urbano, no contando esto último en la presente estadística.

Como el 60 por 100 de los coches de turismo, aproximadamente, son de tipo pequeño y el 40 por 100 restantes de tamaño grande se ha calculado una media - en conjunto de 2,9 viajeros efectivos por carretera, como ocupación del coche. Teniendo en cuenta el precio de alquiler de estos coches de turismo por kilómetro, se consideran 1,20 pesetas como valor o tarifa supuesta por viajero-kilómetro.

# M E R C A N C I A S 1 9 6 5

## C a r r e t e r a s

### Servicio Público

Camiones de servicio regular realizado.....	1,982
Camiones-kilómetro recorridos en el año.....	79.280.000
Toneladas-kilómetro reales transportadas.....	554.960.000
Recaudación bruta anual.....	443.968.000
Camiones y camionetas de servicio discrecional.....	99,698
Vehículos-kilómetro recorridos en el año.....	3.987.920.000
Toneladas-kilómetro reales transportadas.....	23.927.520.000
Recaudación bruta anual.....	17.945.640.000
Camiones y vehículos para transportar grandes pesos.....	502
Camiones-kilómetro recorridos en el año.....	3.009.500
Toneladas-kilómetro reales transportadas.....	33.104.500
Recaudación bruta anual.....	66.209.000
Camiones ocupados en transporte internacional.....	536
Camiones-kilómetro recorridos en el año.....	3.875.400
Toneladas-kilómetro reales transportadas.....	27.127.800
Recaudación bruta anual.....	32.553.360
Toneladas-Km de paquetes líneas regulares viajeros.....	46.239.577
Recaudación bruta anual.....	346.796.827
Tn-Km. cartas e impresos en líneas regulares viajeros.....	12.947.081
Valor supuesto de este transporte para el Estado.....	97.103.107
TOTAL DE CAMIONES DE MERCANCIAS.....	102.718
CAMIONES-KILOMETRO RECORRIDOS EN EL AÑO.....	4.074.084.900
TONELADAS-KILOMETRO REALES TRANSPORTADAS.....	24.601.898.958
VALOR BRUTO CONJUNTO ANUAL.....	18.932.270.294

NOTAS. Para el cálculo, se consideran en reparación el 15 por 100 de los vehículos, no realizando transporte alguno.

Coefficiente de aprovechamiento del camión en viaje de ida 0,80; en viaje de vuelta o reporte 0,60, resultando la media 0,70.

Se considera que el camión de servicio regular recorre 40.000 kilómetros al año; en servicio discrecional también 40.000; vehículos de grandes pesos 7.064; camión español en transporte internacional 8.517.

Las cargas medias por camión regular, 7 toneladas; discrecional, 6; grandes pesos, 11; de transporte internacional, 10; y 250 kilogramos la carga de paquetes en los autobuses de líneas de viajeros.

Tarifas: Servicio regular 0,80 pesetas tonelada-kilómetro; discrecional y mixto 0,75; grandes pesos, 2,00; internacional, 1,20; paquetería, 7,50 y cartas e impresos para Correos, 7,50.



M E R C A N C I A S 1965

C a r r e t e r a s

Transporte privado complementario de industrias

Camionetas y camiones complementarios de industrias.....	80.123
Vehículo-kilómetro recorridos en el año.....	1.362.080.000
Toneladas-kilómetro reales transportadas.....	2.724.160.000
Valor supuesto del transporte.....	1.906.912.000
Vehículos mixtos complementarios de industrias.....	21.834
Vehículos-kilómetro recorridos en el año.....	288.000.000
Tonelada-kilómetro reales transportadas.....	316.800.000
Valor supuesto del transporte.....	237.600.000
TOTAL DE CAMIONETAS Y CAMIONES PRIVADOS.....	101.957
VEHICULOS-KILOMETRO RECORRIDOS EN EL AÑO.....	1.650.080.000
TONELADAS-KILOMETRO REALES ACARREADAS.....	3.040.960.000
VALOR CONJUNTO ANUAL DEL TRANSPORTE NO PUBLICO.....	2.144.512.000

NOTAS. Para el cálculo, se considera en reparación el 15 por 100 de los -  
vehículos expresados, no realizando transporte alguno.

El recorrido medio del vehículo complementario de industria a razón de -  
20.000 kilómetros anuales; vehículo mixto, 16.000.

Se supone que la carga es el 70 por 100 de la capacidad ofrecida, resul-  
tando para el vehículo complementario de industria, 2 toneladas de carga media  
y vehículo mixto, 1,1 toneladas.

# TRAFICO POR CARRETERA EN ESPAÑA CON VEHICULOS EXTRANJEROS 1 9 6 5

## V i a j e r o s

Coches privados de turistas extranjeros.....	2.828.767
Coches-kilómetro recorridos en el año.....	1.697.260.200
Viajeros-kilómetro transportados.....	4.243.150.500
Valor supuesto del transporte.....	5.091.780.600
Motocicletas privadas de turistas extranjeros.....	280.534
Vehículos-kilómetro recorridos en el año.....	112.213.600
Viajeros-kilómetro transportados.....	157.099.040
Valor supuesto del transporte.....	31.419.808
Autocares extranjeros de servicio turístico.....	47.631
Vehículos-kilómetro recorridos en el año.....	33.341.700
Viajeros-kilómetro transportados.....	1.000.251.000
Valor supuesto del transporte.....	600.150.600

## M e r c a n c í a s

Camiones extranjeros de servicio público.....	58.570
Camiones-kilómetro recorridos en el año.....	23.428.000
Toneladas-kilómetro transportadas.....	117.140.000
Valor supuesto del transporte.....	105.426.000
Camiones extranjeros de tránsito por España.....	685
Camiones-kilómetro recorridos en el año.....	1.027.500
Toneladas-kilómetro transportadas.....	5.137.500
Valor supuesto del transporte.....	4.623.750

## T o t a l d e v i a j e r o s

VEHICULOS DE VIAJEROS UTILIZADOS EN EL TRANSPORTE.....	3.156.932
VEHICULOS-KILOMETRO RECORRIDOS EN EL AÑO.....	1.842.815.500
VIAJEROS-KILOMETRO TRANSPORTADOS.....	5.400.500.540
VALOR SUPUESTO DE ESTE TRANSPORTE.....	5.723.351.008

## T o t a l d e m e r c a n c í a s

CAMIONES UTILIZADOS EN EL TRANSPORTE.....	59.255
CAMIONES-KILOMETRO RECORRIDOS EN EL AÑO.....	24.455.500
TONELADAS-KILOMETRO TRANSPORTADAS.....	122.277.500
VALOR SUPUESTO DE ESTE TRANSPORTE.....	110.049.750

## T O T A L E S D E V I A J E R O S Y M E R C A N C I A S

VALOR CONJUNTO DEL TRANSPORTE EN VEHICULOS EXTRANJEROS.....	5.833.400.758
---	---------------

NOTAS. Se ha supuesto que cada coche ha recorrido por viaje en España 600 kilómetros; las motocicletas 400, los autocares 700; los camiones 400 kilómetros en viaje ordinario y 1.500 los de tránsito.

Las ocupaciones por vehículo son las siguientes: coches de turismo, 2,5 viajeros; motocicletas, 1,4; autocares, 30; camiones, 5 Tn.

Las tarifas o precio supuesto por unidad de tráfico se han calculado así: turistas en coche propio, 1,20 pesetas; motocicletas, 0,20; autocares, 0,60; camiones, 0,90.

# RESUMEN DEL TRAFICO TERRESTRE NACIONAL

## Ferrocarriles y Carreteras

### UNIDADES DE TRAFICO Y SU VALOR EN 1965

#### V i a j e r o s

<u>CARRETERA</u>	<u>VIAJEROS KILOMETRO</u>	<u>VALORES Pesetas</u>
Transporte público.....	11.185.612.709	6.070.058.525
Complementario de industrias.....	2.100.470.000	1.433.082.000
Viajes en coche propio.....	45.399.848.000	54.479.817.600
Viajes en motocicleta.....	18.481.365.000	3.696.273.000
En vehículos extranjeros.....	5.400.500.540	5.723.351.008
Total.....	82.567.796.249	71.402.582.133

<u>FERROCARRIL</u>		
Red Nacional.....	12.197.556.000	5.837.796.000
Vía estrecha (Estatal y privada).....	669.105.054	235.524.979
Total.....	12.866.661.054	6.073.320.979

#### M e r c a n c í a s

<u>CARRETERA</u>	<u>TONELADAS KILOMETRO</u>	<u>VALORES Pesetas</u>
Transporte público.....	24.601.898.958	18.932.270.294
Complementario de industrias.....	3.040.960.000	2.144.512.000
En camiones extranjeros.....	122.277.500	110.049.750
Total.....	27.765.136.458	21.186.832.044

<u>FERROCARRIL</u>		
Red Nacional.....	8.067.469.000	7.446.716.000
Vía estrecha (Estatal y privada).....	270.734.222	406.101.333
Total.....	8.338.203.222	7.852.817.333

VALOR GLOBAL DEL TRAFICO POR CARRETERA..... PESETAS: 92.589.414.177

VALOR GLOBAL DEL TRAFICO POR FERROCARRIL..... PESETAS: 13.926.138.312

NOTA. Utilizan también la carretera los peatones, bicicletas, caballerías, unos 100.000 carros, más de 147.000 tractores agrícolas, los camiones de CAMPSA y unos 35.000 vehículos civiles y militares del Estado. El valor de estos transpotes pasa de seis mil millones de pesetas anuales, que podría agregarse al valor global del tráfico por carretera.

## PRINCIPIOS ECONOMICOS DE LA TARIFICACION

En ferrocarriles, desde su iniciación, hace más de un siglo, fundamentaron la tarificación en el principio de ad valorem, es decir, que la base de percepción es distinta, según los diferentes valores intrínsecos de los géneros que se transportan, para lo cual cada tarifa tiene una clasificación general de mercancías. No hacemos mención de los viajeros porque las bases de percepción se diferencian por la clase de compartimiento o asiento que ocupan aquéllos, más o menos amplio o más o menos lujoso. Como circunstancia común en viajeros y mercancías está la diferencia de la velocidad en el transporte.

En los transportes por carretera no existe dicha clasificación de mercancías, imprescindible para una tarificación ad valorem, o sea que se emplea una tarifa fija por unidad de tráfico, la tonelada-kilómetro, establecida por la Administración al otorgar los servicios regulares y algunos discrecionales, para cualquier clase de mercancía. Claro es, que esta falta de adecuación tarifaria puede contrarrestarla el transportista mediante bajas o aumentos extraoficiales en el precio de la prestación, por lo que en la nueva reglamentación de servicios discretionales de carga fraccionada se establece la clasificación de mercancías, en forma de grupos, con base distinta, aunque de manera proporcional al recorrido.

Fundamentalmente el ferrocarril y la carretera se acogen a la tarifa máxima legal de la concesión. El primero pone en uso la tarifa general de aplicación, más baja que la legal, aunque puede coincidir con ella, mientras

que en la carretera la tarifa legal y la general se confunden, y son una misma cosa.

Posteriormente, las necesidades del transporte demandan el establecimiento de tarifas especiales reducidas, con el fin de promover o de encauzar tráficos específicos, y algunas de estas tarifas especiales reducidas son establecidas espontáneamente por el transportador, compensándose la baja del precio con la ampliación del plazo de transporte y obligando al remitente y al consignatario a realizar por su cuenta la carga y descarga de las mercancías. En lo que respecta a viajeros, la reducción se concede para usuarios formando grupos o para consumir un número determinado de viajes o de kilómetros. Todas estas reducciones se establecieron, inicialmente, por Real orden de 1 de febrero de 1887.

Si en los ferrocarriles se establecen infinidad de tarifas especiales, en el transporte por carretera virtualmente no existen tales tarifas reducidas, aunque las permite el artículo 66 del Reglamento de Ordenación; y el artículo 71 del mismo dice que el Ministerio de Obras Públicas, después de otorgada una concesión o autorización con sus tarifas máximas, y previo informe del Consejo Superior de Transportes y del de Obras Públicas, podrá, en casos plenamente justificados, acordar, por razones de coordinación con el ferrocarril, el establecimiento de tarifas mínimas. También el artículo 73 autoriza al establecimiento de tarifas reducidas para viajeros.

Como explica Prados Arrarte, el ferrocarril y la carretera están sujetos en su explotación a una ley de rendimientos crecientes, de economía de escala, porque el aumento del tráfico ocasiona un coste decreciente para las unidades del mismo, ya que los gastos fijos continúan sensiblemente iguales, mientras que los variables, hasta cierto límite, ascienden en menor proporción que tal aumento.

Según decía Lardner en su "Railway Economy", no es bastante que una de-

terminada tarifa produzca un balance anual favorable al ferrocarril. Es indispensable que este balance positivo se obtenga en cada clase de los objetos transportados. Por eso, los ferrocarriles se esfuerzan para que el coste de prestación del servicio esté por debajo de lo que se percibe del usuario y, a tal fin, periódicamente tienen calculados los costes del tren-kilómetro, del viajero-kilómetro y de la tonelada-kilómetro, para fundamentar en éstos las bases de percepción tarifaria.

Las tarifas de transporte son el producto de varios factores, al que se agregan otros elementos complementarios. Así, numéricamente, la tarifa, que llamaremos I, puede representarse con esta fórmula:

$$( b . p . d ) + i + r = T$$

en la que:

b Base de percepción por viajero, según la clase de coche que se ocupe o la clase de mercancía en la clasificación general. Esta base representa el coste de la unidad de transporte, incluidos los gastos de amortización.

p Peso de la mercancía, generalmente aplicable por fracciones de diez kilogramos. Para viajeros no existe este factor.

d Distancia kilométrica de origen a destino.

i Impuestos, que pueden estar incluidos en el carburante.

r Recargos establecidos en la propia tarifa, como carga y descarga, o circunstanciales como el repeso, maniobras, reparación de embalaje, suplemento de velocidad, etcétera. Se incluye en este sumando el cánon de coincidencia, que sólo se aplica en el transporte por carretera, a favor del ferrocarril.

Por supervaloración del factor tiempo, es cada día más importante el plazo del transporte, es decir, el tiempo que normalmente transcurre desde que el transportador admite un viajero o una mercancía hasta que los deja en su destino.

Esta sobreestimación del tiempo en el acarreo por ferrocarril o por carretera la impone otro medio transportador más rápido y una tónica universal de apresuramiento en la vida moderna.

Tiene tanta importancia el transporte en la economía nacional que el aumento de sus tarifas ocasiona una exagerada repercusión social. Por ello, las concesiones de transporte por ferrocarril o por carretera aplican tarifas fijas, que sólo pueden reajustarse hacia arriba mediante un complicado expediente de autorización gubernativa, que siempre es impopular por la elevación directa del coste del transporte de personas o de cosas y por la exagerada repercusión indirecta sobre el precio de las cosas transportadas y después vendidas en el comercio.

Ante este problema económico social, los gobiernos son reacios al aumento de las tarifas aunque hayan subido los precios de los elementos humanos y materiales de la explotación e incluso aunque el propio gobierno haya aumentado los impuestos, creando dificultades económicas en las explotaciones transportadoras.

Esas tarifas demasiado bajas se denominan "tarifas políticas" que, como espejuelo, satisfacen a las masas, pero obligan al Estado a complementar en parte o en todo el déficit de las explotaciones. Un ejemplo vivo nos lo dan los ferrocarriles federales suizos, que se citaban como modelo de eficacia - al comparar resultados de explotación, cuya red ha cerrado con déficit en 1966, por el desfase de su situación económica y social en corto tiempo, según se expresa a continuación con sus números índices:

Coste de la vida.....	230
Salarios de los agentes.....	409
Tarifas de viajeros.....	163
Tarifas de mercancías.....	130

por lo que las tarifas ferroviarias, al ser políticas, quedaron muy bajas en

relación con los índices fundamentales de la economía suiza.

Claro es que tal déficit de explotación es satisfecho por todo el cuerpo nacional, o sea por los usuarios y por los no usuarios del transporte, principio general de la economía aplicable a ciertos servicios públicos, que, potencialmente, se ofrecen a la generalidad conjunta.

Cuando en una nación con economía de precios variables se mantiene un precio político en el servicio público de transporte, se origina un desfase negativo que, para compensarlo, es preciso recargar peligrosamente la hacienda del país sobre las espaldas de todos sus habitantes. Este error económico puede evitarse actualizando el precio del transporte con los de los restantes servicios y cosas, a costa exclusivamente de la aportación voluntaria de los usuarios del elemento transportador.

Precisamente en España, el año 1918, se entablaron polémicas en el Congreso y en la Prensa contra el alza de las tarifas ferroviarias, por lo que, desde aquel momento, empezaron los males para el ferrocarril, resultando que, transcurrido medio siglo, el acarreo de un par de zapatos desde la costa a Madrid ha subido una peseta, mientras que en el comercio su precio aumentó 400 pesetas. Y no digamos de los específicos, que pesando unos cuantos gramos, se transportan por una "perra gorda", suponiendo para el vendedor sin embargo, una elevadísima comisión.

Hay decisiones del Poder que se califican de "modos políticos", que encierran errores económicos por temor a la reacción popular, que en el campo de los transportes suelen ser la concesión a perpetuidad, la tarifa política y la permanencia de elementos o procedimientos caducos. Y téngase en cuenta, como opina Vergnaud, que en el porvenir, como en el pasado y en las más amplias proporciones, el problema de los transportes y de las comunicaciones juega el papel primordial en la geografía económica y política del mundo. Por eso la Cámara de Comercio Internacional, considerando que los transportes -



son un medio y un fin, pide que aquéllos sean liberados de trabas (mutatis mutandis) como los restantes sectores del mercado.

Los elementos fundamentales del transporte son:

Distancia kilométrica entre origen y destino

Base de percepción por kilómetro de recorrido

Peso de la mercancía

Plazo legal de transporte

Condiciones de aplicación

En lo que respecta a los viajeros, la base de percepción depende de la plaza ocupada, con los suplementos que correspondan por mayor velocidad y - por más comodidad. El factor peso no cuenta en el transporte de viajeros, se gún se indicó anteriormente.

La distancia se entiende por el recorrido más corto entre origen y des tino, a los efectos del precio del transporte, pero el ferrocarril o la carre tera pueden hacer el acarreo por otro recorrido más largo, pero más conve niente para la explotación, aunque siempre teniendo en cuenta no sobrepasar el plazo de la entrega de la mercancía.

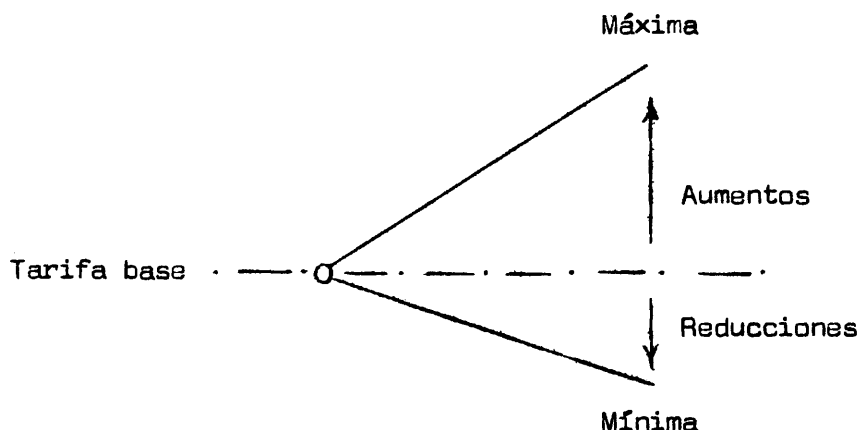
La base de percepción para las mercancías, figura en la clasificación de las mismas, generalmente por orden alfabético, y es más o menos alta se gún el valor intrínseco o las características de aquéllas. El participe em presa está recargado, casi siempre, por impuesto del Estado.

El peso de la mercancía con envase o embalaje, suele aplicarse por frac ciones indivisibles de diez kilogramos, pero la base de percepción se refie re a la tonelada aunque podría referirse también a vagón completo, ,o al to ne laje total de un tráfico determinado por "trenes puros". En los baremos tarifarios suelen redondearse las distancias por fracciones de cinco o diez kilómetros.

El transporte, como es lógico, ha de realizarse dentro de un plazo máximo establecido por la ley, por eso se llama plazo máximo legal de transporte, o sea plazo límite, cumplido el cual sin recibir la mercancía, el usuario puede rehusarla, al amparo del artículo 371 de nuestro Código de Comercio o percibir una indemnización de perjuicios por el retraso, cosa esta última que es aplicable a los viajeros cuando se excede el horario marcado en los itinerarios de los trenes, dentro de ciertos límites.

Las condiciones de aplicación al transporte tienen más importancia de la que parece, pues en aquéllas se marca quien debe realizar la carga y descarga de la mercancía, el aumento del plazo del transporte, la cuantía de la indemnización por perjuicios y otras muy interesantes, sobre todo cuando se trata de tarifas reducidas, en las que el transportador propone ciertas condiciones de aplicación a cambio de un menor precio en el transporte.

En la actualidad se emplean tarifas de aplicación elástica, cómodas para el transportador, porque le permiten variar la base de percepción según las circunstancias económicas del momento o las características de determinado tráfico. Se denominan "tarifas en horquilla" y su configuración gráfica puede ser la siguiente:



En la página siguiente se representa un gráfico cartesiano de las tarifas de transporte por ferrocarril y por carretera, que explicamos brevemente, por no ser este libro un tratado de tarificación.

La base de percepción está referida al peso para todas ellas y para un kilómetro de recorrido. Si esta base se aplica proporcional a la distancia se forman las tarifas proporcionales típicas de las concesiones ferroviarias y las del tráfico por carretera. Si la base de percepción inicial disminuye conforme aumenta la distancia resultarán las tarifas diferenciales, más baratas que las generales cuando se pasa de cierta distancia y constituyen los tráficos ferroviarios más importantes, que hicieron, en tiempos, incompatible para la carretera el tráfico de mercancías a larga distancia.

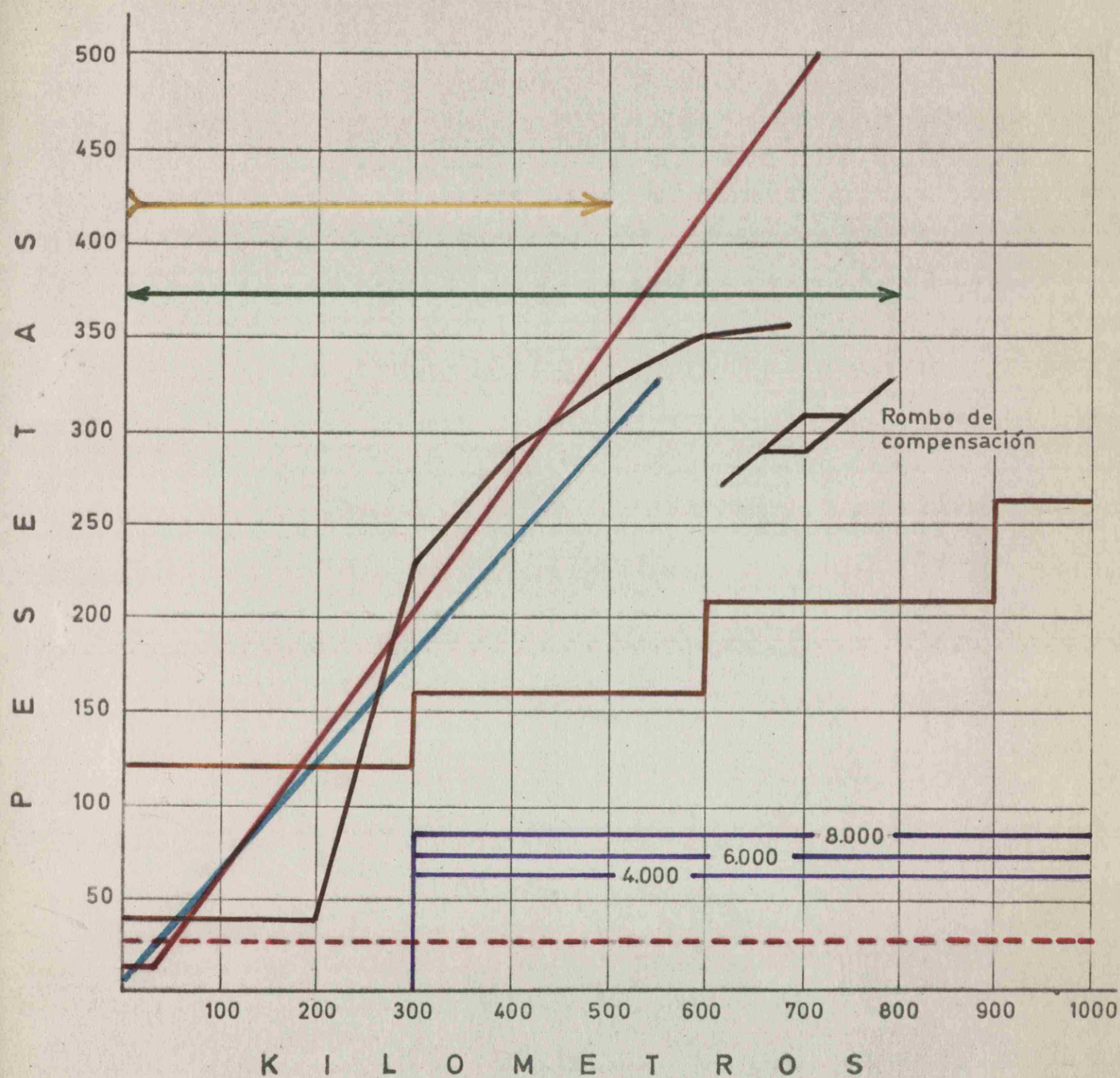
Las tarifas diferenciales, al llegar a una distancia cantonal, en que disminuye la base, resulta, en algunos kilómetros, más cara a menor distancia, lo que se salva con el rombo o sistema belga de contar el salto de base se con un precio mínimo al del cantón anterior.

El ferrocarril, para combatir el tráfico marítimo de cabotaje, establece las tarifas de puerto a puerto, siendo en algunas admisible su aplicación a puertos intermedios, para favorecer el tráfico de importación y de exportación. Sin embargo, las tarifas en firme solamente son aplicables en una dirección, para colocar en un gran mercado la producción de una fábrica importante o de una región agrícola.

Cuando se trata de crear un tráfico de gran tonelaje, por ejemplo, carbón, minerales o cemento se establecen tarifas cuya percepción para un mismo recorrido varía el precio por tonelada en proporción inversa a la cantidad de los tonelajes transportados.


Las tarifas de la correspondencia pública tienen para cada peso, general


# GRAFICO DE LAS TARIFAS DE TRANSPORTE POR FERROCARRIL Y POR CARRETERA




## INDICACIONES

Proporcionales 

Diferenciales 


En firme 

Puerto a puerto 

Por zonas 

De toneladas 

Postales 

General de carretera 

ralmente en gramos, el mismo precio para cualquier distancia.

Las tarifas por zonas se confeccionan para intercambiar tráficos regionales y van referidas a bloques de distancias, cobrando los precios de bloque a las estaciones intermedias y se aplican para tráficos por vagón completo.

En el ferrocarril se utiliza la tarifa de bonificación para los grandes tráficos y consiste en devolver al remitente cierto porcentaje de los portes pagados cuando el conjunto de las distintas expediciones alcanza un alto tonelaje en un plazo determinado.

En el transporte por carretera, aunque la base se aplica proporcionalmente según el número de kilómetros del recorrido, los transportistas, para competir con el transporte ferroviario en cargas completas, establecen precios en firme por tonelada entre grandes núcleos productores y consumidores, al amparo de la tarjeta de transporte de ámbito nacional.

Al no existir la obligatoriedad del transporte para toda clase de mercancías en el transporte por carretera, éste selecciona la mercancía de base más alta y generalmente en tráficos de corto y mediano recorrido, al amparo de las tarjetas de transporte local y comarcal.

## LA OBLIGATORIEDAD DEL TRANSPORTE

Para un medio transportador, obligatoriedad de transportar significa - la admisión forzosa de viajeros o de toda clase de mercancías, porque así - se establece en el pliego de condiciones de la concesión administrativa que le dió vida o en la legislación especial que le es aplicable.

Ordinariamente, la obligatoriedad del transporte en lo que respecta a los viajeros, lo mismo en el ferrocarril que en la carretera, queda limitada en la práctica a la capacidad de los coches de que disponen. Ahora bien, cuando se vislumbran más posibles viajeros, ambos elementos transportadores promueven voluntariamente viajes suplementarios, superando la obligatoriedad mediante la puesta en servicio de más y mejores vehículos.

El problema se plantea principalmente en lo que respecta a las mercancías. La obligatoriedad del transporte, legalmente considerada, sólo existe para el ferrocarril, es decir, que ha de acarrear la mercancía valiosa de - poco peso y escaso volumen, tal que las alhajas, encajes y paquetería, igual que las de menos valor, como la arena y el estiércol, por ejemplo. Sin embargo, el transporte por carretera, al no tener en su tarifa general una clasificación de mercancías, sólo acarrea aquéllo que puede rendirle un beneficio y rechaza las mercaderías de poco valor intrínseco, aunque ya en la ta rifa de las Agencias de Transportes, aprobada oficialmente en 11 de febrero de 1952, se percibe la intención de la Administración de obligar al camión a la plena admisión, quitándole ese privilegio de opción que disfruta y del que se perjudica injustamente al ferrocarril.

También el transporte público discrecional de mercancías en carga frac-  
cionada puede el transportista rehusar ciertas mercancías inscritas en una  
lista aprobada al otorgarle la autorización para transportar, según la Or-  
den ministerial de 30 de abril de 1966. Claro es que, si esta lista no es -  
muy amplia, implícitamente existe ya una obligatoriedad de transporte, aun-  
que sea limitada.

Esta facultad de rechazar para el transporte las mercancías no renta-  
bles es lo que, en términos técnicos, se denomina descremado del tráfico, -  
que se suele dar a favor de las mercancías de poco peso y escaso volumen, pe-  
ro de gran valor, o para aquellos géneros frescos, fácilmente averiables.

Las tarifas tienen una obligada publicidad para que el público pueda -  
conocer el precio y condiciones del transporte de aquéllas y ampararse en  
la obligatoriedad de aceptación en el caso de que el porteador pusiese difi-  
cultades. Sobre este particular, el estudio de Kapteyn para la Comisión de  
transportes de Holanda, en 1956, promovió las protestas de algunos transpor-  
tistas, por considerar éstos que la publicación obligatoria de las tarifas  
es atentatoria a la libertad de explotación que preconiza la ley de la ofer-  
ta y de la demanda,

En la legislación ferroviaria, la repetida obligatoriedad del transpor-  
te se estableció en el Pliego de Condiciones de 1844, al iniciarse las pri-  
meras líneas férreas, recogándose terminantemente en el apartado 9º del Mo-  
delo de Tarifa legal, de 15 de febrero de 1856; y llevada más tarde al ar-  
tículo 113 del Reglamento de Policía de ferrocarriles, de 8 de septiembre -  
de 1878, y con un carácter general, sin puntualizar, en nuestro viejo Códig-  
o de Comercio de 1885.

La Tarifa Unificada de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles,  
aprobada por Decreto de 15 de diciembre de 1945 y hoy vigente, no especifi-



ca en sus condiciones la obligatoriedad del transporte, pero como en su condición 8ª hace algunas excepciones a tal obligatoriedad, tácitamente hay que admitir ésta, y así tiene que ser porque la tarifa no podía contradecir disposiciones administrativas fundamentales que le son de aplicación.

Existe otra clase de obligatoriedad del transporte, a la que está sujeta el ferrocarril, pero no la carretera, con indudable desigualdad, que beneficia a esta última. Se trata de que en cualquiera pequeña estación férrea - que se facture una mercancía, es obligado transportarla hasta otra cualquiera situada en el extremo opuesto de la Red, atravesando España entera, para lo cual el ferrocarril tiene que dirigirla de empalme a empalme y llevarla de línea en línea hasta el destino, aunque no exista tren directo para transportarla. La carretera no tiene esta obligación porque no existe una red general de transportes automóviles, por lo que el remitente sólo puede facturar si varios transportistas se combinan voluntariamente para realizar el transporte, cosa que no es usual en trayectos largos y menos aún para pequeñas poblaciones alejadas entre sí.

Otra obligación impuesta al ferrocarril, que le resta mucha agilidad comercial, es la de igualdad de trato a todos los usuarios y la de aplicar sus tarifas con generalidad en todas sus líneas. No puede el ferrocarril dar un trato especial o preferente a un gran cliente o a quien le guarde absoluta fidelidad. La uniforme aplicación de las tarifas en toda la Red, aun cuando sean muy distintas las características de unas y otras líneas, y por ende - los costes reales respectivos del transporte, ha sido una medida política altamente bienhechora en cuanto ha permitido desarrollar las actividades económicas de las zonas pobres o de las mal situadas geográficamente. Pero esta igualdad de tarifas sólo ha podido soportarla la economía interna del ferrocarril en tanto que el régimen de monopolio le permitió hacer caso omiso de los costes reales del transporte, costes que son muy distintos según el perfil de las líneas y las distancias "virtuales" y según la intensidad del trá



fico que por ellas circula, debiendo tenerse en cuenta que hay casos en que las distancias virtuales equivalen casi al doble de las reales en las regiones montañosas, en cuanto al trabajo de tracción.

En Inglaterra, comprendiendo que el monopolio transportador del ferrocarril ya no existe y con el fin de eliminar el saldo negativo de sus explotaciones, la comisión Beeching recomienda el abandono de éstas y propone - que la red ferroviaria acarree solamente las mercancías rentables, lo que - supone un rudo golpe a la obligatoriedad del transporte.

En nuestro país, esta obligatoriedad, impuesta constitucionalmente a - los ferrocarriles, no varió al cambiar la situación jurídica de éstos en el régimen de consorcio con el Estado, del año 1924, ni más tarde al ser nacionalizadas las líneas férreas de vía normal y constituirse la Renfe, por lo que su explotación siguió sujeta a tal obligatoriedad, a pesar de que ya no disfruta del monopolio del transporte terrestre.

La coordinación no debe realizarse igualando el coste intrínseco de - la unidad de tráfico en los diversos medios transportadores, pero la Administración puede equiparar o proporcionar las cargas y tributos fiscales de aquéllos, e incluso tratando de imponer la obligatoriedad del transporte a los medios que no la tienen.

Caso muy distinto se da cuando la misma Administración es propietaria o explotadora de elementos de transporte, como en España, Francia, Inglaterra, Suiza, Yugoslavia, Italia y otras naciones, donde, fundándose en el - interés público, se extremen las trabas impuestas a los medios privados competidores, tratando, también, de compensar el déficit de la actividad transportista oficial, lo que, en realidad, equivale a un impuesto directo más.

## PRINCIPIO DE LA IGUALDAD DE TRATO TARIFARIO

El ferrocarril, como cualquiera otra entidad mercantil o industrial, - fundándose en que los gastos fijos de una explotación aumentan en menos proporción que sus gastos variables, establece con frecuencia precios más reducidos que los de la tarifa general, a fin de aumentar su tráfico con nuevos clientes o para combatir la competencia de otros transportadores.

Pero en las naciones de redes ferroviarias tupidas, se da el caso de que dichas reducciones tarifarias se utilizan para competir entre sí las - distintas compañías férreas. Por eso, en los Estados Unidos no consideraron conveniente la reducción hasta el año 1906, en que se dictó la Hepburn Act.

En Europa, sin embargo, se estimó útil establecer tarifas especiales reducidas, aunque la Inspección del Gobierno impuso, como principio fundamental la igualdad de trato, es decir, que fuesen aplicables a ,todo aquél que lo solicitase.

La igualdad de trato ha de referirse, claro es, a los usuarios que están en determinadas e idénticas circunstancias, pues de no ser así no podrían establecerse las tarifas especiales reducidas para la captación de grandes tráficos, a fin de competir el transporte marítimo de cabotaje o para promover tráficos de zona a zona, para encauzar transportes a determinado puerto o frontera, para fiestas y congresos, etcétera.

Este principio de igualdad de trato se fundamenta en los tres puntos -

siguientes:

a) El ferrocarril y la carretera pueden construirse gracias a la expropiación forzosa de los terrenos particulares y a la ocupación de los terrenos de dominio público por donde pasan.

b) El establecimiento de ferrocarriles y de carreteras se lleva a cabo gracias a la cesión de derechos y a la tributación de todos los habitantes del país.

c) Los servicios públicos de transporte sobre ferrocarriles o sobre carreteras han de ser otorgados por el órgano representativo de la comunidad general, mediante concesión administrativa de carácter universal.

En España, respecto a los ferrocarriles, ya en el modelo de tarifa legal de 15 de febrero de 1856 se establecía que la cobranza de los precios de la tarifa habría de hacerse sin ninguna especie de favor y que en el caso de otorgar alguna reducción ésta se aplicase con carácter general. Estos principios fueron confirmados por el Reglamento de Policía de Ferrocarriles en sus artículos 132 y 133 y por las Reales órdenes de 1887 y 1890. También fueron llevados a las tarifas generales de todas las compañías ferroviarias españolas e incluso impuesta a la propia Renfe por decreto de 17 de enero de 1947, aunque esta entidad tenga en realidad un carácter paraestatal.

Los transportes por carretera tienen establecida la igualdad de trato para los servicios regulares, otorgados por concesión administrativa, en el artículo 75 del Reglamento de Ordenación, reafirmado después en el punto 3 del apartado décimo de la Orden Ministerial de O.P. de 30 de abril de 1966, para los discrecionales de mercancías en carga fraccionada.

La representación de la I.R.U. en el Mercado Común, Sector de transportes por cuenta propia, se declara contraria al Plan Leber del Ministerio ale

mán del ramo, al considerar que atenta a la libre elección del usuario del medio transportador más conveniente, así como al principio de la igualdad de trato.

Como dijimos en el capítulo anterior, sobre la obligatoriedad del transporte, la publicidad obligatoria de las tarifas es el medio práctico impuesto por la Administración para que los presuntos usuarios puedan acogerse justamente a la igualdad de trato tarifario.

Sobre esta publicidad tarifaria es preciso mencionar la excepción de Holanda, donde rige un sistema liberal para la explotación de los servicios públicos, con el fin de que se basten a sí mismos, y se lleva tan al pie de la letra que las reducciones de tarifas que otorgan los ferrocarriles se dan por un año de duración y son secretas. Y como las reducciones se extienden a distintos usuarios del mismo o semejante tráfico, hechas también en secreto, no se quebranta íntegramente el principio de la igualdad de trato, aunque se prescinda de la publicidad de las tarifas, que en los demás países es obligatoria.

La vigilancia de la igualdad de trato está encomendada a la Inspección del Gobierno en los transportes, que tiene ordenado al transportador el dar cuenta de cualquier concesión especial que otorgue al usuario, lo mismo en el precio que en las condiciones del transporte, obligándole a extender tal bonificación o rebaja con carácter general.

Sin embargo, dicha vigilancia sobre la igualdad de trato tarifario, encomendada "in situ" a la Inspección del Gobierno, al ser inexplicablemente suprimida en Renfe, sus usuarios quedan desamparados en este aspecto y en otros muchos, lo que no parece un aliciente para que se acerquen al ferrocarril los comerciantes, los industriales y el público en general, ya que las derivaciones negativas del contrato de transporte deben ser vistas e informa

das por un elemento neutral y representativo de caracter permanente que, -  
cuando proceda en derecho, atienda las quejas de los usuarios y les compen-  
se de los perjuicios sufridos.

### ECONOMIA DE UNA LINEA REGULAR DE VIAJEROS POR CARRETERA

Para dar una idea aproximada de la economía de un servicio regular de transporte por carretera, exponemos a continuación el planteamiento de un Estudio Económico de viajeros, para lo cual tomamos como ejemplo uno de tipo medio, de 50 kilómetros de longitud y un viaje completo de ida y vuelta diario, excepto domingos, atendido por autocares de 50 asientos, de clase única, ya que en nuestras carreteras predomina esta clase de vehículos.

Vamos a dar en primer lugar un cuadro del conjunto de datos imprescindibles para realizar el correspondiente Estudio Económico:

Longitud de la línea, 50 kilómetros

Recorrido de ida y vuelta, 100 kilómetros

Número de viajes, uno diario, excepto domingos

Coches-kilómetro al día natural, 85,75 (365 días naturales)

Coches-kilómetro al año, 31.300

Número de coches titulares, 1      De reserva, 1      T O T A L, 2

Valor de cada coche, 900.000 ptas. Valor de los coches, 1.800.000 ptas.

Número de asientos de cada coche, 50

Coefficiente de aprovechamiento, 70

Plazas ocupadas en cada coche, 35

Viajeros-kilómetro por día natural, teóricos, 4.287,50

Viajeros-kilómetro por día natural, REALES, 3.001,25

Viajeros-kilómetro al año, teóricos, 1.565.000

Viajeros-kilómetro al año, REALES, 1.095.500

Toneladas-kilómetro de paquetería por año, teóricas, 6.260

Toneladas-kilómetro de paquetería por año, REALES, 4.382

## ESTUDIO ECONOMICO

### VOLUMEN Y NATURALEZA DEL TRAFICO PREVISTO

El crecimiento de la población humana y la consiguiente industrialización del país, demandan incrementar los medios de transporte para aumentar el volumen de tráfico, lo que se logrará con el presente servicio que ofrece al público cada día 4.287,50 asientos-kilómetro y unas 17,15 toneladas-kilómetro de equipajes, exceso de equipajes, encargos y paquetería, cantidad de tráfico que se considera suficiente para cubrir el servicio.

La naturaleza del tráfico, considerado éste como corriente de transporte de viajeros, es sensiblemente igual en sus dos direcciones; y, desde el punto de vista de su génesis, el tráfico es de naturaleza comercial y - lo engendran las transacciones mercantiles recíprocas de las ciudades que unen la línea, y, en menor cuantía los motivos de carácter turístico o deportivo.

### NUMERO Y FRECUENCIA DE LAS EXPEDICIONES

Es obligado ofrecer al público una capacidad de transporte que corres

ponda a sus necesidades. Por ello la prestación del servicio se realizará - de la siguiente forma:

Un viaje diario de ida y vuelta, excepto los domingos.

Esta frecuentación del servicio está dentro de las posibilidades econó-  
micas de la explotación, pero si pasado el tiempo, la Inspección o el incre-  
mento del tráfico exigiesen ampliar el número de viajes, en toda su longitud  
o en trayectos parciales, estos se realizarían con el material móvil de que se  
dispone, si fuese factible, o aumentándolo si se considera preciso.

#### SUFICIENCIA DEL MATERIAL MOVIL

Se dispone para la explotación de 2 coches en activo, cuya capacidad es  
de 100 plazas, entre los dos.

Teniendo en cuenta la frecuentación del servicio, un viaje diario de -  
ida y vuelta, excepto los domingos, se ofrecen al público 1.565.000 asien-  
tos-kilómetro al año, suficientes para atender la necesidad del transporte.

Si suponemos que en la imperial de los vehículos pueden transportarse,  
aproximadamente, 200 kilogramos de peso, de los cuales son de pago 140, por  
exceso de equipajes, encargos y paquetería, resultarán al año 4.382 tone-  
ladas-kilómetro, que satisfacen las necesidades del usuario.

En la práctica ha de tenerse en cuenta que el mayor deseo de un trans-  
portista es verse obligado a aumentar el material móvil por incremento del  
tráfico, y con frecuencia adquiere nuevos y mejores vehículos antes de que  
se sature la capacidad de los que dispone.



## CARACTERISTICAS DEL MATERIAL MOVIL

### DE SERVICIO Y DE RESERVA

Marca, Pegaso

Combustible, gasoil

Asientos, 50

A fin de mejorar las condiciones del transporte, sobre todo en lo que -  
atañe a la comodidad de los viajeros, se aportarán a la explotación los -  
coches que se precisen, por disponer de ellos en la actualidad.

## ORGANIZACION DE LAS INSTALACIONES

Respecto de las instalaciones, debe hacerse una distinción entre los lo-  
cales destinados a los viajeros y los garajes.

Para atender al servicio de los viajeros y a sus equipajes, la explota-  
ción dispondrá de locales en los puntos extremos de la línea, con sala de es-  
pera en la que se encontrarán las taquillas para la expedición de billetes y  
el mostrador para los equipajes, encargos y paquetería. También se instalará  
la báscula correspondiente y otros accesorios de la explotación.

Para su estacionamiento y a fin de atender debidamente la conservación  
del material móvil, se dispondrá de garaje con su correspondiente material -  
para pequeños arreglos, en un extremo de la línea, de capacidad para 6 coches.

## CAPITAL NECESARIO PARA EL DESENVOLVIMIENTO DEL NEGOCIO

El capital fundacional del negocio comprende dos partes principales, in-  
movilizado y metálico, que se subdividen así:

Inmovilizado

Valor de los enseres de las instalaciones fijas

Valor del material móvil

Metálico

Dinero de maniobra para las atenciones del negocio.

Fianza depositada,

constituyendo todo ello el capital de establecimiento, cuyo valor decrece - con el tiempo, conforme se acerca la fecha del posible rescate por el Estado.

Las instalaciones fijas son arrendadas, (aunque pudieran ser propias), pero encierran enseres diversos como básculas, carretillas, material de escritorio, equipos de soldadura, herramental mecánico, etcétera, cuyo valor se cifra en 60.000 pesetas.

El material afecto a la concesión tiene un valor actual de 1.800.000 - pesetas.

Para hacer frente a las necesidades diarias del negocio, se dispone de una cantidad en numerario de 80.000 pesetas, suficientes para cumplir aquel fin.

La fianza definitiva que responde de la concesión, de acuerdo con el - Reglamento, es de 8.600 pesetas.

Todos estos conceptos reunidos, constituyen el capital para el desenvolvimiento del negocio, con una cuantía de 1.948.600 pesetas.

## GASTOS TOTALES

### IMPUESTO FISCAL

Los vehículos ofrecidos de servicio y de reserva, satisfacen anualmente, según lo dispuesto por Decreto de 15 de diciembre de 1960:

Por cada vehículo, 2.000 pesetas..... 4.000,00

Diez pesetas por kilómetro de concesión..... 500,00

PESETAS

T O T A L ..... 4.500,00

### PERSONAL AFECTO AL SERVICIO

Haremos relación de todo el personal necesario para la explotación de la línea, tanto de instalaciones fijas como de agentes en ruta.

Administrativo. 1

Personal de ruta. 2 conductores y 1 cobrador.

### GASTOS DE ESTE PERSONAL

Seguirán inmediatamente los sueldos de estos agentes, según se indica a continuación:

	<u>EMOLUMENTOS</u>
Un administrativo.....	36.000,00
Dos conductores.....	90.000,00
Un cobrador.....	<u>36.000,00</u>

T O T A L ..... 162.000,00

### CARGAS SOCIALES

Las cargas sociales que por los diferentes conceptos se satisfacen -  
anualmente son:

Subsidios familiares, seguros de vejez e invalidez, seguro de enferme-  
dad, cuota sindical, formación profesional, etcétera.

T O T A L ..... 64.800,00

### ALQUILER DE LOCALES

Estando arrendadas las instalaciones fijas del servicio, por no ser -  
propiedad del peticionario, no pueden adscribirse a la concesión, ni se fi-  
jará anualidad de amortización, aunque la cuantía de este arrendamiento se  
refleja en los gastos de explotación, como puede verse a continuación:

Dos administraciones y despacho de billetes..... 48.000,00

Garaje..... 26.000,00

T O T A L ..... 74.000,00

### TASAS POR UTILIZACION DE ESTACIONES

Los vehículos afectos a esta línea no utilizan los servicios de Esta-  
ción de Autobuses, por no existir ésta en los puntos extremos de la línea.

### S E G U R O S

Como en todo negocio previsor, figurarán las primas anuales de las pó-  
lizas concertadas, las clasificaremos a continuación, sin olvidar el segu-  
ro por las mercancías transportadas. No se hace mención del Seguro obliga-

torio de viajeros por no hallarse incluido en las tarifas, pues el concesionario es meramente un cobrador de tal seguro.

Seguro de accidente al personal, seguros relativos a los vehículos, seguro de las instalaciones fijas, seguro de responsabilidad civil, seguro de equipajes, encargos y paquetería.

T O T A L ..... 50.000,00

#### AMORTIZACION DE MATERIAL MOVIL

Los vehículos de transporte, sometidos a trabajo constante, sufren un desgaste que llega a ponerlos en condiciones antieconómicas de explotación, pudiendo calcularse en un 20 por 100 del actual, el valor residual que tendrán los mismos al ser retirados del servicio.

Su duración depende del estado del camino y del recorrido que realicen, pudiendo calcularse éste en unos 187.800 kilómetros para cada coche de los propuestos.

Si repartimos este recorrido entre los 31.300 vehículos-kilómetro-año de la línea, obtendremos la duración de 6 años aproximadamente, por coche, y como son 2 los coches ofrecidos, resultará un plazo de amortización de 12 años para los dos vehículos.

Por consiguiente, ya restado el valor residual, del valor actual de los vehículos, la cantidad por amortizar será de 1.440.000 pesetas, que dividida entre los años de duración de éstos, nos da la anualidad de amortización que debemos consignar y que asciende a..... 120.000,00

### AMORTIZACION DE MAQUINARIA, HERRAMENTAL, ETC.

Para los enseres de las instalaciones fijas, que valen 60.000 pesetas, se marca un plazo de amortización de 30 años y una cuota anual de amortización de..... 2.000,00

### COMBUSTIBLE

Los vehículos que se ofrecen para realizar el servicio proyectado, consumen 26 litros de gasoil por cada 100 kilómetros de recorrido.

Si hacemos 31.300 coches-kilómetro-año, obtendremos un consumo de 8.138 litros anuales, que al precio de 6,50 pesetas litro, nos da un gasto anual por este concepto de..... 52.897,00

### LUBRICANTES

Se considera suficiente el consumo de 0,2 litros por cada 100 kilómetros de recorrido para el aceite y otro tanto para la grasa, lo que supone un gasto por 100 kilómetros de:

Aceite, 0,2 litros a 30 pesetas..... 6,00

Grasa, 0,2 litros a 32 pesetas..... 6,40

(Por 100 km.) T O T A L ..... 12,40,

Esto supone una cantidad anual de..... 3.881,20

### NEUMATICOS

Si repartimos las 30.000 pesetas que vale un juego de las cubiertas empleadas, entre los 25.000 kilómetros de duración media, obtendremos 1,20 pe

setas como coste del rodaje del coche-kilómetro, que al multiplicar por los 31.300 coches-kilómetro-año nos da una cantidad anual de..... 37.560,00

CONSERVACION Y REPARACION (Mano de obra)

Para este capítulo se estima un gasto aproximado del 20 por 100 de la cuota de amortización de los dos vehículos ofrecidos, de servicio y de reserva, lo que supone un gasto anual de..... 24.000,00

CONSERVACION Y REPARACION (Materiales)

Para las reparaciones y recambios de los vehículos en sus motores y carrocerías se estimará con aproximación el 15 por 100 de la anualidad de amortización de los dos vehículos ofrecidos, de servicio y de reserva, que hacen al año..... 18.000,00

V A R I O S

Corresponden a este capítulo todos aquéllos gastos de variada índole, como renovación de enseres y pequeño material de explotación, que se expresan como sigue:

Impuestos municipales.....	1.800,00
Renovación de mobiliario y herramientla.....	2.600,00
Uniformes del personal, luz, agua, limpieza, etcétera.....	13.159,98
Impresos, billeteaje, libros de registro, etcétera.....	2.200,00

T O T A L ..... 19.759,98

## RESUMEN DE LOS GASTOS

Como final de la exposición de todos los gastos de explotación se expone a seguido un Cuadro explicativo de conjunto:

	<u>PESETAS</u>
Impuesto fiscal.....	4.500,00
Jornales.....	162.000,00
Cargas sociales.....	64.800,00
Alquiler de locales.....	74.000,00
Tasas por utilización de estaciones.....	—
Seguros.....	50.000,00
Amortización de vehículos.....	120.000,00
Amortización de maquinaria, herramental, etc.....	2.000,00
Combustible.....	52.897,00
Lubricantes (Aceites y grasas).....	3.881,20
Neumáticos.....	37.560,00
Conservación y reparación (Mano de obra).....	24.000,00
Conservación y reparación (Materiales).....	18.000,00
Varios.....	19.759,98
<b>T O T A L .....</b>	<b>633.398,18</b>

Si consideramos que el aprovechamiento del material móvil, o sea la relación entre los asientos realmente ocupados y los ofrecidos es del 70 por 100, resultará que los 31.300 coches-kilómetro-año pueden producir 1.095.500 viajeros-kilómetro-año. Y como en la imperial de los coches pueden cargarse hasta 200 kilogramos de peso, de los que 60 kilogramos se transportan gratis, por corresponder a las maletas y bultos con franquicia de equipaje, solo nos quedarán 140 kilogramos aproximadamente por coche, para los bultos de pago, o sean el exceso de equipaje, encargos y paquete-



rfa. Como hacemos 31.300 coches-kilómetro-año, se transportarán 438.200 fracciones de 10 kilogramos-kilómetro en este tiempo, cuyo coste, por fracción, será el 15 por 100 del coste del viajero-kilómetro, según el artículo 67 del Reglamento de Ordenación de los Transportes.

Ahora será necesario averiguar la cantidad de gastos que corresponden al transporte de viajeros y la correspondiente al de mercancías, o sea a los excesos de equipaje, encargos y paquetería. Para ello llamaremos

- G Gastos totales al año
- $g_v$  Gastos originados por los viajeros
- $g_m$  Gastos originados por las mercancías
- V Viajeros-kilómetro efectivos al año
- M Fracciones de 10 kilogramos-kilómetro anuales
- T Tarifa por viajero-kilómetro
- $\frac{15 T}{100}$  Tarifa de mercancías,

y partiendo de que se trata de obtener un beneficio anual del 10 por ciento sobre los gastos totales, tendremos que

$$g_v + \frac{10 g_v}{100} = V \cdot T \quad \text{que son los ingresos por viajeros y}$$

$$g_m + \frac{10 g_m}{100} = M \frac{15 T}{100} \quad \text{los ingresos por mercancías}$$

$$G = g_v + g_m \quad \text{o sea que los gastos totales de explotación comprenden los de viajeros más los de mercancías.}$$

Así, tenemos un sistema de tres ecuaciones con tres incógnitas, que operando y simplificando resultará

$$110 g_v = 100 V T$$

$$110 g_m = 15 M T$$

$$G = g_v + g_m$$

Dividiendo miembro a miembro las dos primeras, queda

$$\frac{g_v}{g_m} = \frac{100 V}{15 M}, \text{ de donde } g_m = \frac{15 M g_v}{100 V}$$

y sustituyendo en la tercera ecuación, tenemos:

$$G = g_v + \frac{15 M g_v}{100 V} = g_v \left( 1 + 0,15 \frac{M}{V} \right), \text{ de donde}$$

$$g_v = \frac{G}{1 + \frac{0,15 M}{V}}, \text{ luego } g_v = \frac{V G}{0,15 M + V}$$

Sustituyendo en la tercera ecuación, obtendremos  $g_m$  por diferencia y -  
sustituyendo en la primera  $g_v$  despejamos la tarifa,

$$T = \frac{110 g_v}{100 V}$$

Y sustituyendo valores y operando tendremos que el gasto correspondien-  
te al transporte de los viajeros es de 597.545,45 pesetas y de 35.852,73 pa-  
ra la paquetería. Divididas estas cantidades por el número de unidades de -  
tráfico respectivo nos da la cantidad de 0,545 pesetas para el coste de ca-  
da viajero-kilómetro y 0,0818 para cada fracción de 10 kilogramos-kilómetro.

#### BENEFICIOS POSIBLES

En todo negocio, sobre los costas de producción habrá de agregarse un  
margen comercial que compense los riesgos de la inversión de capital,

Por ello tendremos:

	<u>PESETAS</u>
Gastos totales.....	633.398,18
Margen comercial (10 por 100).....	63.339,81
	<hr/>
Ingresos brutos.....	696.737,99

De donde se deduce que los beneficios posibles ascenderán a la cantidad de 63.339,81 pesetas cada año, o sea el 3,2 por ciento del capital de establecimiento, aproximadamente.

#### TARIFAS QUE SE PROPONEN

Tomando del concepto anterior los costes de producción de las unidades de tráfico incrementándolo con el margen comercial que allí se indica, el 10 por 100, obtendremos las tarifas que se han de percibir de los usuarios, y - que son, redondeadas al céntimo:

0,60 pesetas viajero-kilómetro y

0,09 pesetas la fracción de 10 kilogramos y kilómetro.

Las tarifas de viajeros se entienden por kilómetro indivisible y las de exceso de equipaje, encargos y paquetería, por fracción indivisible de 10 kilogramos. El mínimo de percepción es el reglamentario, o sea el equivalente a 5 kilómetros de recorrido.

Sobre las tarifas de viajeros se percibirá del usuario el importe del - seguro obligatorio.

En la explotación inicial de este servicio, o sea cuando está por crear el tráfico, resulta sobre un 3 por ciento de interés al capital de establecimiento, pero este porcentaje sube rápidamente porque, al año de explotación, aumenta el coeficiente de aprovechamiento del material móvil, virtualmente - con los mismos gastos. También será necesario aumentar el número de viajes, - como ha sucedido en casi la totalidad de servicios de viajeros que hay en España.

Si afirmamos en este estudio que uno de los procedimientos para coordinar dos sistemas de transporte terrestre es recargar uno a favor del otro, - el Estado, como propietario del ferrocarril, recarga cierto tráfico de la - carretera con un cánón de coincidencia, cuyo importe pasa al ferrocarril.

La cuantía de este cánón es proporcional al grado de coincidencia o su puesto paralelismo entre ambos sistemas transportadores, con un máximo del- 15 por ciento sobre la tarifa, pero como ésta no es totalmente "partícipe empresa", se detrae del precio del billete un 25 por ciento, como impuesto de transporte (incluido en el carburante) y un 3 por ciento del seguro obli- gatorio de viajeros, que corresponde a Hacienda.

La fórmula definitiva puede ser la siguiente:

$$C = \frac{1}{L} 0,15 (1 - 0,03) T \cdot 0,76 \cdot E (0,45 P + 0,33 p) L$$

en la que

L = longitud total de la línea de carretera

l = longitud computable de coincidencia

T = tarifa percibida del usuario

E = número de expediciones por año

P = plazas en el interior de los coches

p = plazas en la imperial de los coches

El cánón de coincidencia de los servicios discrecionales de viajeros, de mercancías o mixtos se calcula directamente por la capacidad del autocar o del camión.

En el conjunto español de servicios de viajeros y de mercancías, par- cial o totalmente coincidentes, perciben los ferrocarriles de cánón de coin- cidencia un 7 por ciento del partícipe empresa, aproximadamente, sumando un total que se acerca a los 600 millones de pesetas anuales.

Por consiguiente, en la economía de un servicio de transporte por carretera, como el que acabamos de desarrollar, habrá de tenerse en cuenta el cán<sup>o</sup>n de coordinación, que encarece el precio del transporte, siendo el transportista un simple recaudador de tal recargo.

## CONSIDERACIONES SOBRE EL FERROCARRIL Y LA CARRETERA

El prestigioso técnico francés Louis Armand, que fué director de la red ferroviaria de su país, ha dado una interesante conferencia en Madrid, el 21 de octubre de 1965, en la que anunció el positivo porvenir del ferrocarril, porque en su construcción y en su explotación cabrá aplicar algunos inventos modernos, con lo que se logrará aumentar la velocidad y la comodidad del transporte de viajeros y mejorar la rapidez y eficacia del acarreo de mercancías.

Como es inevitable ligar el ferrocarril a la carretera, nos permitimos apostillar sus puntos de vista, al estimar que también el transporte por carretera puede mejorar con los progresos técnicos, principalmente en energética, tales que el "motor lineal", que mediante una instalación a lo largo de la vía o del camino, recibe por inducción la energía eléctrica; e igualmente el "motor de plasma", que no precisa dicha instalación lineal porque el vehículo reactor porta su propia energía impulsora, reactivada eléctricamente. Sobre este particular son interesantes los estudios y experimentos en curso - del Ministerio de Transporte de los Estados Unidos (H.S.G.T.), acerca de los nuevos sistemas de transporte terrestre de alta velocidad.

Afirma Armand que se están ensayando algunos logros de la técnica moderna, para llegar incluso a la circulación automática de trenes. A este respecto, queremos destacar que en los medios del transporte se habla del "ferrocarril automático" y en la Conferencia sobre cibernética y electrónica de los ferrocarriles, celebrada en Londres a finales de 1964, un gran técnico, Mac

Kenna, resaltó la necesidad de tener en cuenta el aspecto económico del sistema, declarando que una explotación ferroviaria no puede ser enteramente - automática, sino que al final deberá estar el hombre, para resolver las incidencias que nunca podrá solucionar un "cerebro" electrónico. Además, añadimos nosotros, el automatismo sólo debería aplicarse a unas pocas líneas de gran frecuentación, para que aquél resultase económico, pero no a toda la red.

Creemos que tanto en energética como en electrónica, los inventos podrán tener también su derivación aplicable a la carretera y a sus elementos movibles, para mejorar la propulsión, traslación y seguridad de sus transportes. Por otra parte, continuarán las diferencias congénitas y funcionales entre ferrocarril y carretera, que ya explicamos en la primera parte de este estudio.

Agregó nuestro conferenciante que la saturación del tráfico en las grandes ciudades está pasando a las carreteras afluentes a las mismas. Yo entiendo que también existe un punto de saturación en las llamadas vías férreas de cercanías y que éstas líneas se saturan de tráfico antes que las carreteras; como se demuestra con el siguiente ejemplo:

Tomemos un trayecto ferroviario de gran tráfico, el de Madrid a Guadalajara, todo él de doble vía y bien señalizado, sobre el que se realizan en total - unas 60 circulaciones diarias, con trenes de viajeros y trenes de mercancías, en ambos sentidos.

Supongamos que la mitad de los trenes son de viajeros, con una capacidad aproximada de 300 pasajeros cada convoy; y la otra mitad de mercancías, con 300 toneladas útiles de carga por tren, poco más o menos.

Desarrollamos estas capacidades para compararlas con la carretera de - Madrid a Zaragoza:

30 trenes a 300 viajeros por tren = 9.000 viajeros

30 trenes a 300 toneladas por tren = 9.000 toneladas

Supongamos también que estos viajeros se transportasen por carretera, mediante 150 autocares de 40 plazas efectivas y 1.000 coches de turismo a 3 viajeros por coche. Y las mercancías mediante 1.285 camiones de 7 toneladas de carga efectiva.

Tendremos pues, que para realizar por carretera ese mismo transporte - que se lleva por ferrocarril, precisamos

1.000	coches de turismo
150	autocares
1.285	camiones
<hr/>	
2.435	vehículos, en total

Como el número diario actual de circulaciones en cierto trayecto de la mencionada carretera es de 18.538, resulta que ésta podría sostener un tráfico ocho veces mayor que el ferroviario, aún tratándose de una carretera - de poca anchura y que no tiene cubierta todavía su capacidad.

Así que no es de extrañar el enorme crecimiento del transporte automóvil, a pesar de que nuestras carreteras son muy estrechas, de perfil difícil y no bien conservadas, según oímos a diario a los turistas extranjeros que nos visitan. El ferrocarril podrá argüir que si todos los recorridos - fuesen de doble vía y estuviese sustituida la tracción a vapor por otra eléctrica o diesel aumentaría la capacidad de las líneas férreas. De acuerdo, pero aunque el trayecto ferroviario de Madrid a Guadalajara, ya de doble vía, disfrutase la tracción diesel y fuese incluso "banalizado", se lograría, como máximo, duplicar su capacidad, pero no más, ya que sus estaciones seguirían estando igualmente distanciadas entre sí y de ninguna manera podría cambiarse la congénita rigidez de la circulación por vía férrea.



Téngase en cuenta, que hasta las más estrechas carreteras pueden considerarse, al menos, como de "doble vía" de circulación, con la fácil posibilidad de adelantamiento de sus circulaciones "en plena vía", cosa que jamás podrá realizar el ferrocarril.

Y es de comprender también que es más barato ensanchar una carretera para darle dos circulaciones en cada sentido, o sea de "cuádruple vía", que el duplicar una vía sencilla en el ferrocarril; y no digamos de las modernas autopistas de tres circulaciones en cada sentido, con infinitas posibilidades de adelantamiento de sus vehículos, así como las que otorga una vía sencilla de subida para camiones en las grandes rampas de carretera, de todo lo cual - existe ya en España, aunque sea en trayectos cortos.

Ahora bien, aceptamos que, en el porvenir y onerosamente, el ferrocarril aumente sus velocidades en el transporte de viajeros, pero esa superioridad sobre el transporte por carretera sólo será sensible en las largas distancias, principalmente en los trenes nocturnos. Sin embargo, no podrán aumentarse sensiblemente las velocidades de los vehículos automóviles de carretera, porque resultaría peligroso para el vehículo en sí y para la circulación en conjunto. Pero lo probable es que en el aire se logren velocidades - diez veces superiores, mediante simples aparatos de capacidad y manejo individuales, en competencia con el ferrocarril y con la carretera. Ya dijimos - que el aire ofrece el camino hecho, la línea recta, la velocidad supersónica y el transporte cúbico o de tres dimensiones, aunque es de esperar que, con el tiempo, cree sus propios problemas de tráfico, como el de los aviones "Jumbo-Yet", para 500 pasajeros, congestionando las instalaciones de los aeropuertos.

Si tomamos Francia como país tipo de transporte, por explotar una excelente red ferroviaria y disponer de buenas carreteras, nos encontramos que - las estadísticas hablan de esta manera:

T R A F I C O S    V A R I O S	PORCENTAJE DE CADA TRAFICO TRANSPORTADO POR CARRETERA
Hidrocarburos.....	36
Productos metalúrgicos.....	50
Artículos manufacturados.....	80
Productos agrícolas y alimenticios	85
Materiales de construcción.....	90

El resto de estos artículos se transportan por ferrocarril y por canales.

En lo que respecta al transporte de mercancías se habla en el extranjero de establecer trenes de 30.000 toneladas, de circulación automática. Esto parece inaplicable en naciones poco desarrolladas, costosísimo de llevar a la práctica y creador de dificultades insuperables en cortas y medias distancias.

En lo referente a dicho transporte de mercancías por carretera, el profesor Bolis, italiano, aconsejó que, para desarrollarlo, deberían constituirse sociedades mercantiles o cooperativas de transportistas, con el fin de crear una red de estaciones de auxilio y enlace. A tal efecto, se estudió un tipo de estación de carretera, de las cuales ya hay varias construídas en Italia, con 25.000 metros cuadrados de superficie, de ellos 5.000 de aparcamiento, con 20 habitaciones en el piso principal, restaurante en el piso bajo, talleres de reparación, suministro de carburante, grasas y otros, y un gran pabellón para la distribución y transbordo de mercancías.

Y respecto a la afirmación de que en las ciudades grandes los automovilistas no pueden salir en su coche del propio domicilio y retornar al mismo es cierto, pero esta dificultad la encuentran también para ir a las grandes estaciones por lo que habrá de cambiarse la estructuración y planificación vertical de las grandes urbes por otras de mayor extensión horizontal, con

más amplias vías urbanas y garajes en todos los edificios de la población, claro es, que en muchos años, tendremos que vivir en las actuales ciudades.

Buchanan, en Inglaterra, encargado por el gobierno de estudiar el problema de la circulación en las grandes ciudades y sus alrededores, propone el sistema de "vías jerarquizadas" y estima que debe aspirarse a la ecuación "tráfico-arquitectura", síntesis entre la urbanización y las vías de comunicación. Y respecto de las grandes arterias de tráfico, tal como la de París-El Havre, Kenzo Tang propone construir a lo largo del Sena una autopista con 50 bandas de circulación a cada lado del río.

El mencionado problema de la penetración de viajeros en coche propio - hasta el centro de las grandes poblaciones se resuelve en parte mediante - los transportes públicos colectivos, pues en París la penetración en transporte colectivo alcanza el 50 por ciento de los viajeros y en Nueva York - hasta el 83 por ciento, resultando esta clase de transporte colectivo más - económico aunque más incómodo que el realizado en coche propio, aminorándose el grave problema del aparcamiento, pero todas estas circunstancias no - pueden imputarse al verdadero transporte por carretera en campo abierto.

Para dar una idea de la importancia de la carretera, que liga al propio ferrocarril y elementos complementarios, diremos que en nuestro país la entidad Atesa, paraestatal, con representación de Renfe, se dedica a promover viajes y excursiones mediante autocares, e igualmente la Compañía Internacional de Coches Cama organiza viajes turísticos por carretera. También - un organismo estatal, el Parque Móvil de los Ministerios, alquila automóviles, motocicletas y camiones para viajes por carretera; y la propia Renfe - explota unos 60 servicios automóviles regulares de viajeros, algunos de gran recorrido, y transporta también en sus trenes los coches de turismo de los viajeros y llega hasta alquilar vehículos de esta clase en las grandes capitales a los usuarios del ferrocarril. Tampoco debemos olvidar que Renfe tiene en combinación con sus líneas más de 300 servicios de despachos auxilia-

res por carretera, explotados por particulares, para combinar las estacio—  
nes con los pueblos carentes de estación férrea.

El porvenir de la carretera está demostrado por la preocupación de todos los gobiernos en ampliarla y mejorarla. Veamos el programa de construcción de autopistas para 1966 y 1967 en algunas naciones europeas:

Alemania Oeste.....	4.190	kilómetros
Bélgica.....	400	"
Francia.....	1.000	"
Gran Bretaña.....	700	"
Italia.....	2.900	"
Holanda.....	800	"

En Inglaterra, el célebre "rapport Morgan" reclama la inversión de más de un billón de pesetas en la mejora y construcción de carreteras en los - quince años próximos.

También en España se piensa invertir en autopistas y carreteras unos 62.000 millones de pesetas en pocos años.

Suiza ha comenzado a realizar su programa de construir 80 túneles de - carretera, que suman 110 kilómetros de longitud. También España y Francia - construyen en el Pirineo el túnel de Bielsa, de tres kilómetros de largo, con un coste de 120 millones de pesetas, por nuestra parte.

Se aduce que la tracción ferroviaria es más barata que la de la carretera, pero al no poder realizarse por ferrocarril un transporte directo de puerta a puerta, sin otras onerosas operaciones complementarias, (handicap terminal), el usuario, discrecionalmente, elige otro medio transportador - que no multiplica las operaciones de carga, transbordo y descarga de la mercancía y que le permite emplear embalajes más simples y recuperables y ami-

norar el plazo de transporte. Además, en tal elección, juegan factores de expedición inmediata y seguridad en la integridad de la mercancía, incluso en camiones propios; y en lo que respecta a los viajeros la "individualización" en el coche familiar privado y el "agrupamiento" en autocares fletados a horas cómodas, que les lleva y recoge a los mismos monumentos que han de visitar, a los estadios y a la puerta de los hoteles, todo ello en excursión a precio hecho o "forfait", incluso con las entradas para los espectadores.

En 1949, el diario francés "Le Figaro" de 10 de noviembre, publicó un artículo de Pierre Tissier, presidente del Consejo de Administración de la Red Nacional del vecino país. En este trabajo se presentaba un porvenir poco halagüeño para los ferrocarriles en general, debido a la competencia de la carretera, y proponía el ilustre técnico que se igualasen las condiciones jurídicas y económicas de ambos medios de transporte, haciendo hincapié en que el transporte automóvil pagase la construcción y conservación de la carretera. Estamos de acuerdo en que debe igualarse el "status" administrativo, pero respecto a las condiciones económicas sería catastrófico para el camino del hierro, porque en los años transcurridos se ha desarrollado de tal modo el tráfico por carretera, que los tributos que paga compensan la construcción y conservación de carreteras, mientras que el ferrocarril explota con déficit y no puede pagarse la renovación y mejora de sus explotaciones.

Actualmente se están tendiendo gigantescas carreteras, con miles de kilómetros de longitud algunas de ellas, como la Panamericana, la Transversal Canadiense, la Marginal de la Selva, en los Andes, y la Transahariana. Además, se construyen por todo el mundo largos túneles y enormes puentes para las nuevas y para las antiguas carreteras. En Italia, la autopista Savona-Vintimilla tendrá doce túneles de más de un kilómetro cada uno. Y un ejemplo más lo tenemos en el recientemente inaugurado "puente Salazar", en Lis-

boa, el mayor de Europa, dispuesto en la actualidad para el paso exclusivo - del transporte automóvil y dejando para más adelante..... el aprovechamiento del tablero inferior de la vía férrea.

Y añadimos, para situar en su justo lugar el transporte por carretera, que el Gobierno francés ha presupuestado en 1965, como ayuda a la industria automóvil, 155 millones de francos, a repartir entre Citroen, Renault, Berliet y Continental.

El Comité de la Organización Europea de Cooperación Económica, París - 1960, ha opinado que para atender a las nuevas necesidades y recobrar el retraso acumulativo en la construcción de carreteras, habrá de incrementarse - esta construcción, pues en caso contrario se originarían nefastas consecuencias en el sistema distributivo y, por ende, en los costes industriales.

La tónica universal es mejorar el tráfico por carretera. En la Conferencia de ministros europeos de transporte, de 26 de noviembre de 1965, se trató de aminorar las trabas fronterizas al transporte automóvil internacional. Y en el Mercado Común van a quedar bastante liberalizados todos los medios - transportadores, en un régimen de libre competencia.

Respecto a la coordinación, el Director General de Transportes de Irlanda ha escrito recientemente en el Railway Journal, que se habla mucho de la necesidad de coordinar o integrar el transporte y que los servicios deben - ser coordinados con carácter nacional, integrando cargas y pasajeros y transportando por el medio que ofrezca mayores beneficios a la comunidad. Y agrega que gran parte de lo hablado sobre coordinación carece de significación - efectiva, excepto como jerga política.

Por todo esto, antes de planear una coordinación habrá de verse adonde - nos llevará ésta, porque pudiera resultar improcedente y antieconómica, como ocurriría si, para evitar competencia entre el barco y el avión en recorridos

superpuestos se quisiera forzar una coordinación, ya que el barco significa el transporte barato y lento de grandes masas de viajeros y de mercancías - de todas clases, mientras que el avión representa el transporte rápido de - viajeros y el de las mercancías de gran valor intrínseco. Uno es la lentitud barata; la celeridad cara, el otro, por lo que la diferencia esencial - radica en el factor tiempo, cada día más importante en la vida moderna y que, por ello, se hace pagar.

Por consiguiente, no puede esperarse que un avión transporte de una - vez cinco mil toneladas de naranjas, ni tampoco puede exigirse que un barco corra a mil kilómetros por hora, y valga de ejemplo esta expresiva perogrullada.

En la actualidad, el público elige libremente el medio transportador - que más le gusta o más le conviene, aunque no sea el más barato, por lo que el tráfico global se reparte entre el ferrocarril y la carretera.

Antes se leían anuncios en los diarios solicitando viajeros de comercio y lo primero que se les entregaba era un billete kilométrico para viajar por tren. Hoy los anuncios dicen: "Se precisan viajeros con coche propio", y es natural, por las facilidades de desplazamiento con este vehículo para - visitar en menos tiempo mayor número de plazas y la comodidad de transportar los pesados muestrarios a los comercios. Así pues, la elección no es dudosa entre medios transportadores, si uno de ellos permite visitar más pueblos en menos tiempo, ahorrándose transbordos, esperas y pernoctaciones, con economía de tiempo y de dinero.

## EL PROBLEMA DE LOS TRANSPORTES

Las producciones del campo, de las minas y del mar no siempre se consumen "in situ" sino que es preciso transportarlas hasta la industria transformadora o hasta el comercio, para, finalmente, ponerlas a disposición del alejado consumidor. El transporte atiende también el desplazamiento de las personas en viaje comercial o promoviendo los viajes de turismo. En todo caso - existe un intercambio, impuesto por la división del trabajo, en concepto de Adam Smith.

Por tierra, mar y aire, el transporte constituye el sistema circulatorio-distributivo de nuestro mundo, transformando la estructura de la sociedad moderna, porque influye física y moralmente en la constitución del hombre aislado y en comunidad. Así, en la ecuación espacio-tiempo, el progresivo desplazamiento de personas y de cosas ha hecho cambiar los conceptos

cerca - lejos

ciudad - campo

patria - extranjero

aduanas - libre tránsito,

dando transcendental importancia al porvenir del transporte, por lo que los planes y decisiones sobre esta actividad han de poseer perspectivas de futuro, en el que se estrecharán las relaciones entre usuarios, agencias de promoción, transportadores y gobiernos.

Los transportes constituyen, pues, el termómetro indicador de la activi



dad productora de un país, y su política coordinadora repercute directamente sobre la economía y sobre el bienestar de los ciudadanos.

Para dar una idea aproximada de la importancia de nuestras redes viales terrestres, en comparación con las restantes naciones europeas, exponemos a continuación la referencia correspondiente al año 1965:

	<u>LUGAR QUE OCUPA ESPAÑA</u>		
	<u>Kilometraje absoluto</u>	<u>En relación a la superficie</u>	<u>En relación a los habitantes</u>
Red de ferrocarriles.....	6	14	12
Red de carreteras.....	5	13	12

De estos datos deducimos que nuestras redes de transporte son cuantitativamente insuficientes, si se recuerda que ocupamos el tercer lugar absoluto en superficie y el sexto en habitantes.

Cuando se hable del problema español de los transportes es imprescindible tener en cuenta nuestras verdaderas dimensiones, principalmente al compararlo con el de otras naciones europeas. Tales "dimensiones" son la densidad demográfica, la densidad industrial, la densidad comercial, la orografía y - el nivel de vida, que, muy brevemente, explicamos a continuación.

Densidad demográfica. Si España estuviese poblada en proporción a la densidad de Inglaterra, Francia, Bélgica, Holanda, Italia, seríamos unos 50 millones de habitantes, presuntos usuarios de los medios de transporte, con la posibilidad de que los elementos transportadores existentes bastarían, sensiblemente, para atender dicha superpoblación.

Densidad industrial. Nuestro país se retrasó en este aspecto, por lo que la inmensa mayoría de las industrias importantes y laboratorios han tenido que establecerse a base de patentes, herramental y técnicos extranjeros,-

gravando nuestra balanza comercial. No hemos llegado a planear industrias modernas sin ayuda exterior y no alcanzamos el nivel técnico de "hacer máquinas para hacer máquinas". Nuestro limitado número de técnicos, salvo honrosas excepciones, careció de estímulo de la competencia, no ha investigado y no se asomó al exterior; por eso, el gran capital buscó técnicos especialistas fuera del país y nuestra movilización industrial, creadora de tráfico y freno para la emigración, lleva un notable retardo.

Densidad comercial. Esta es consecuencia de las dos anteriores, o sea la densidad de población y de la potencialidad industrial, que son las que proporcionan el "sujeto" del transporte, o sean personas y cosas. Nuestra escasa actividad comercial ha sido agravada también por la insuficiente industria agrícola.

País montañoso. Nuestra orografía ofrece dificultades para el tendido de ferrocarriles y carreteras, pues opone altas cordilleras en las directrices principales de tráfico, alargando sus trazados viales. Abundan en nuestros caminos las rampas y las curvas, enemigas del esfuerzo, de la rapidez y del coste del transporte, motivando un desplazamiento caro y lento.

Bajo nivel de vida. Es el resulante o consecuencia de las circunstancias anteriores. Se viaja y se transporta poco porque escasean los medios económicos. El transporte no se nutre sólomente del acarreo de personas en viaje obligado y de cosas imprescindibles, sino también del acarreo de cosas refinadas y de personas en viaje de placer o de turismo. El alto nivel de vida promueve la intensidad del tráfico, ayudando a un negocio de alta inversión de establecimiento, con predominio de los gastos fijos de explotación, como son el camino de hierro y la carretera, principalmente el primero.

El problema de los transportes terrestres, como cuestión previa para resolverlo, exige que llevemos el ferrocarril al quirófano, para amputarle

sus miembros enfermos y poder mejorar su delicada salud.

Dice el Director de la Red Nacional francesa, Roget Guibert, que el ferrrocarril no vende locomotoras o vagones, sino que vende "servicios de transporte", que es cosa "sustituible", como se expresaría en términos económi—cos, y por consiguiente, su oferta puede ser hecha por otros con técnica diferente, en competencia o rivalidad comercial y provocando trasvasamiento - de los tráficos.

Actualmente, en los medios transportadores se espera mucho del aumento de velocidad de las circulaciones, para ganar tiempo, pero esto es muy cos—toso, porque el factor tiempo no perdona la competencia, obligando a refor—zar las estructuras del camino, a mejorar los móviles y a establecer una - complicada señalización y, además, castiga los fallos con accidentes más - graves. Así, la Comisión Económica para Europa (Naciones Unidas) decía en - 1956 que la amortización de las inversiones futuras para mejorar la veloci—dad en el transporte de viajeros por ferrocarril a gran distancia presenta graves problemas.

En vista de ello, el aumento de velocidad en el acarreo de las mercan—cías sólomente sería aconsejable, salvo casos especialísimos, para los gène—ros perecederos, a distancias largas y dentro de ciertos límites, y siempre sin olvidar las manipulaciones en los transbordos y contando el plazo de - transporte de puerta a puerta, no de estación a estación.

Dicho aumento de rapidez en el transporte ferroviario de viajeros pue—de amenazar la utilización del coche-cama, actualmente muy cómodo y eficaz, porque aprovecha el desplazamiento nocturno, contra lo cual no puede luchar el automóvil porque tiene limitada su velocidad. Pero es posible que, en po—cos años desaparezcan del ferrocarril y de la carretera los viajes a larga distancia, para realizarse por velocísimos elementos aéreos individuales y autónomos, con despegue y aterrizaje verticales.

En el transporte juega vital importancia la necesidad específica del usuario. De ahí el empleo de vehículos propios sobre camino ajeno, para una determinada mercancía, como el vagón de propiedad particular sobre la línea férrea, o el camión propiedad y auxiliar de una industria sobre la carretera, a pesar de estar ambos vehículos condenados al retorno en vacío, encareciendo el transporte.

Un caso semejante ocurre con el automóvil propio sobre la carretera, a un coste elevado para su propietario, pero aquí juega la psicología de éste y porque disfruta de libertad de horario en una traslación de domicilio a domicilio, sin que el coche tenga que retornar vacío.

Nuestros caminos de hierro padecen desnutrición, por insuficiencia de tráfico, que se agudiza especialmente en los ramales ciegos o de "cul de sac", donde el material motor está casi inactivo, y además en ciertas líneas que se tendieron por presiones políticas, mal planeadas económicamente.

Es imprescindible clausurar en la Red Nacional los ramales y líneas deficitarias y las que puedan serlo en breve, cerrando también estaciones dispersas de tráfico negativo, que no sean de entronque, sustituyendo todo lo clausurado por el otro medio transportador, la carretera, que acorta los recorridos, que es más ágil y que tiene explotación privada, sin complicaciones para nuestra hacienda nacional.

Como medida preventiva y por tratarse de importantes núcleos de creciente población, las capitales de provincia deben seguir atendidas por el ferrocarril. También sería aconsejable que prosigan en servicio las entradas fronterizas ferroviarias y los ramales de puertos, por tener un menester específico que continúa allende las fronteras y los mares. Tal vez habrían de respetarse algunos ramales mineros.

Pero lo urgente es decretar el abandono de la construcción de las lí-

neas férreas del plan de 1924, que si fué absurdo iniciarlo hace más de cuarenta años, hoy sería un grave error su continuación.

Al abandonarse la explotación de ramales ciegos y de líneas deficitarias y de estaciones aisladas de poco tráfico y cesar las obras de lánguida construcción, quedarían libres edificios, terrenos, vehículos no aprovechables y otros elementos, que podrían quedar en beneficio de los pueblos del recorrido, paliando así la desilusión de la ausencia del ferrocarril.

En el Mercado Común Europeo, la C.T.I. preconiza para los países de economía competitiva, que el Estado "debe promover y realizar las inversiones más necesarias y rentables para la colectividad y abandonar o reducir las existentes".

Así pues, concretamos seguidamente lo que podría hacerse en la Red Nacional y en las líneas en construcción:

a) Cierre a la explotación de los ramales ciegos deficitarios, dejando como "estaciones centro" las de entronque de estos ramales, atendiendo por carretera, como servicio coordinado, los pueblos que pierden la línea férrea.

b) Cierre a la explotación de las líneas férreas con saldo negativo, que no sean puente de tráfico principal.

c) Cierre del servicio público de las estaciones improductivas, aunque continuando la circulación de paso por las mismas.

d) Suspensión de los trabajos de construcción de nuevas líneas férreas.

e) Dejar en usufructo a los pueblos del recorrido los terrenos, edificios y elementos de las vías y estaciones clausuradas, en la parte no aprovechable por el Estado o por la Renfe, o sea como compensación en especie.

En la página que sigue se detallan las longitudes y las estaciones de los ramales y líneas a clausurar, así como el número de agentes que podrían pasar a otras líneas. También se incluye a continuación un mapa de situación de los ramales clausurables.

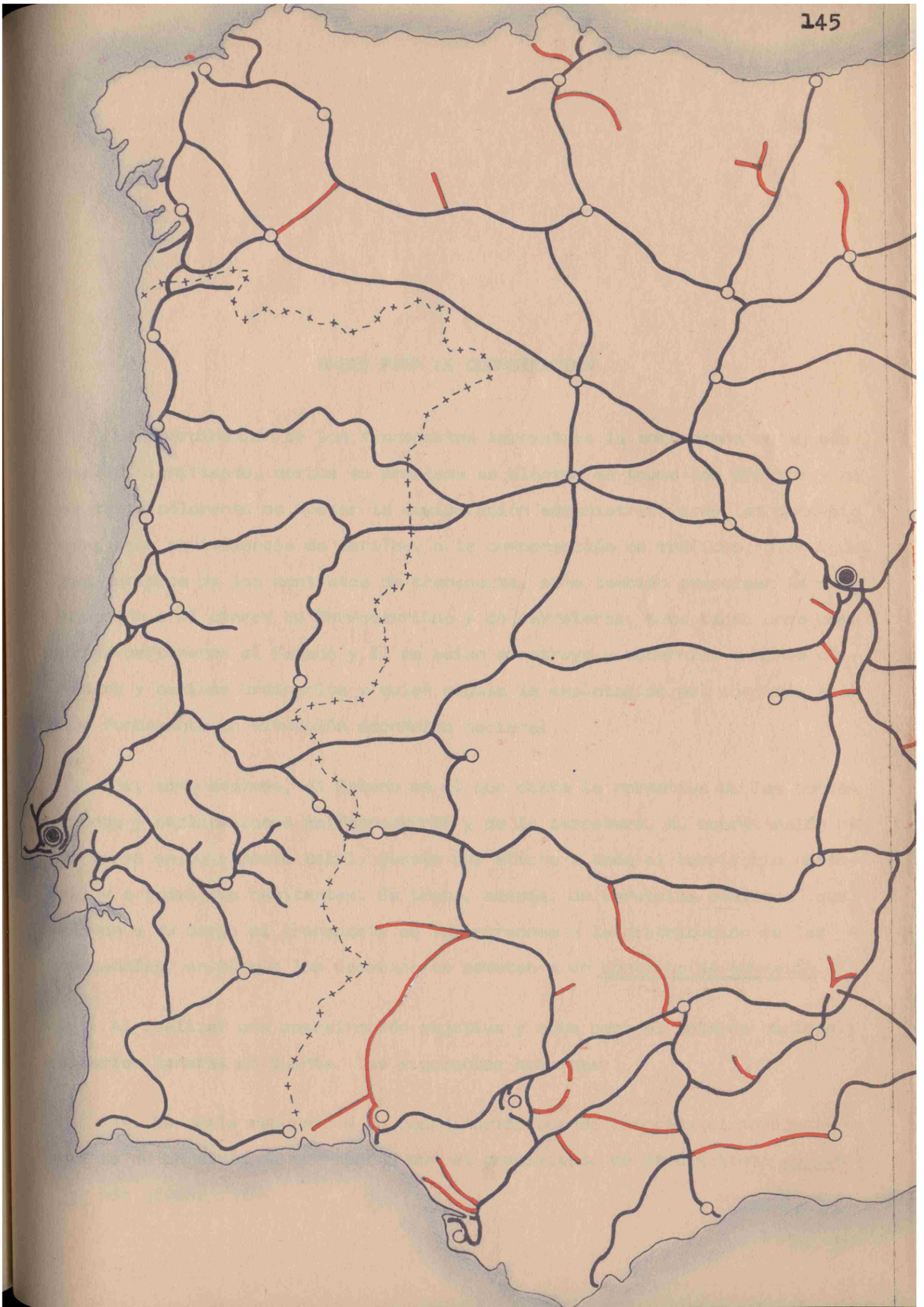
RAMALES Y LINEAS DE POSIBLE CIERRE EN RENFE

Ramales ciegos	<u>Kilómetros</u>	<u>Estaciones a cerrar</u>
Toral de los Vados a Villafranca.....	10	3
Soto de Rey a Cíaño de Santa Ana.....	22	9
Villabona a San Juan de Nieva.....	21	7
Quintanilla a Barruelo y San Cebrián.....	20	3
Burgos a Ciudad.....	115	19
Bilbao a Portugalete y Santurce.....	15	17
Selgua a Barbastro.....	20	2
Lérida a Pola de Segur.....	89	16
Leganés a Cuatro Vientos.....	4	2
Villacañas a Quintanar de la Orden.....	25	5
Cinco Casas a Tomelloso.....	20	3
Vadollano a Linares y Los Salidos.....	12	3
Luque a Baena.....	7	1
Zafra a Jerez de los Caballeros.....	47	4
Los Prados a Cerro del Hierro.....	5	1
Gibraleón a Ayamonte.....	50	7
Jerez a Bonanza.....	29	4
Puerto de Santa María a Sanlúcar.....	41	8
La Trinidad a Morón de la Frontera.....	6	3
Sevilla a Carmona.....	43	10
Guadajoz a Carmona.....	14	1
Almendricos a Aguilas.....	31	4
Alguazas a Carabaca.....	63	11
Alguazas a Murcia.....	18	4
Pacheco a Santiago de la Ribera.....	16	2
Albatera a Torrevieja.....	27	4
Játiva a Alcoy.....	64	11
Silla a Cullera.....	26	4
Valencia a Liria.....	30	12
	<u>890</u>	<u>180</u>

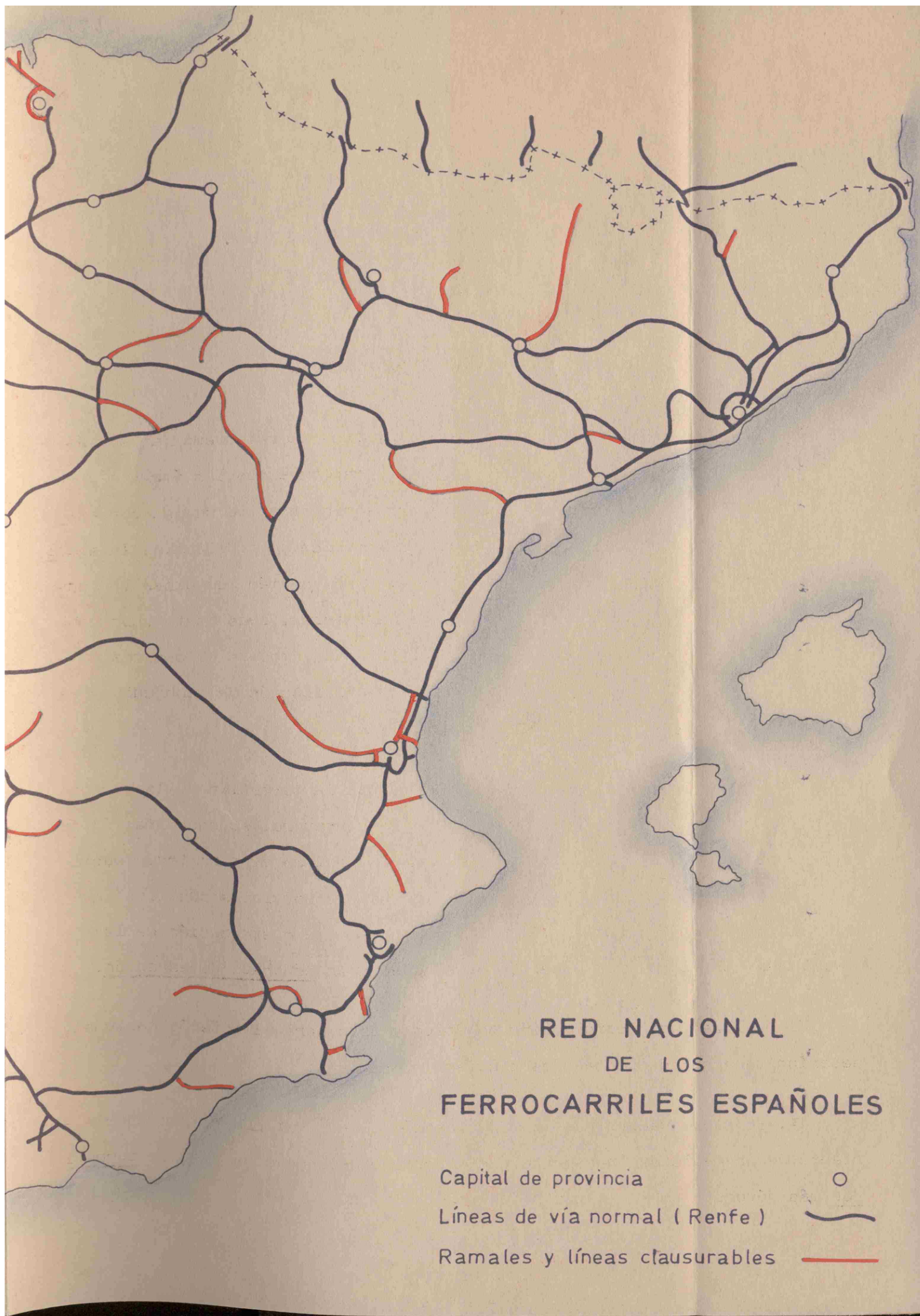
Líneas

Orense a Monforte.....	46	5
Soria a Castejón.....	104	12
Tudela a Tarazona.....	22	5
Zuera a Turuñana.....	40	3
Coscurita a Ariza.....	45	4
Calatayud a Caminreal.....	69	16
La Puebla de Híjar a Tortosa.....	127	18
Reus-Empalme a Roda.....	33	5
Ripoll a San Juan de las Abadesas.....	12	2
Villaluenga a Villaseca.....	13	2
Castillejo a Algodor.....	12	1
Marchena a La Roda.....	67	4
Bobadilla a Granada.....	123	20
Zafra a Huelva.....	180	21
Almorchón a Córdoba.....	137	18
Valencia a Sagunto.....	25	8
	<u>1.055</u>	<u>144</u>

LONGITUD TOTAL DE RAMALES Y LINEAS A SUPRIMIR..... 1.945 Km.  
 NUMERO DE ESTACIONES QUE SE CERRARIAN AL TRAFICO..... 324  
 NUMERO DE AGENTES QUE PASARIAN A OTRAS LINEAS..... 13.615







### BASES PARA LA COORDINACION

La coordinación de los transportes terrestres la entendemos en su más amplio significado, porque su problema se plantea en todos los ámbitos y no se trata sólo de buscar la equiparación administrativa de las concesiones, o la equivalencia de tarifas, o la compensación de tráficos, o la igualdad jurídica de los contratos de transporte, sino también impulsar la construcción o el cierre de ferrocarriles y de carreteras, pues tanto unos como otras pertenecen al Estado y él es quien construye y moderniza caminos de hierro y caminos ordinarios y quien regula la explotación del conjunto vial que fundamenta la situación económica nacional.

Si, como decimos, el Estado es el que dicta la normativa de las concesiones y explotaciones del ferrocarril y de la carretera, su coordinación ha de verse en su aspecto total, puesto que afecta a todo el territorio nacional y a todos sus habitantes. Se trata, además, de servicios públicos que llevan a su cargo el transporte de las personas y la distribución de las mercancías, en el que los usuarios se someten a un contrato de adhesión.

Al realizar una coordinación objetiva y apta para el interés nacional, deberían tenerse en cuenta las siguientes premisas:

1ª. Se suele recurrir a la coordinación cuando coincide el envejecimiento de un medio de transporte con el crecimiento de otro sistema competidor más joven.

2ª. La coordinación es contraria a la libertad de transporte, si aquella es impuesta por la Administración propietaria de uno de los medios - transportadores coordinados.

3ª. La coordinación entre dos elementos transportadores paralelos, pertenecientes a una misma Administración, no crea plenitud de transporte, por que resta o deja de ofrecer al usuario parte de los servicios que precisa.

4ª. La coordinación voluntaria de dos medios transportadores paralelos, pertenecientes a distintas Administraciones, puede ser económica para los propios transportistas y antieconómica para el interés público.

5ª. Recargando los impuestos a un medio transportador, para compensar el déficit del otro elemento transportista, se dificulta su desarrollo y se elude la libre concurrencia, sin que, a la larga, se beneficie el interés - nacional.

Si al reajustar nuestros dos sistemas de transporte terrestre, se nacionalizase el de carretera, constituyendo con Renfe un monopolio oferente de tráfico, se repetiría la antieconómica decisión que se tomó con los ferrocarriles de vía normal, puesto que el Estado habría de cubrir el déficit, aunque se disfrazase el monopolio de empresa autónoma de explotación semiprivada. Sin embargo, nuestro transporte por carretera no disfruta de monopolio en su "producción de servicios", porque la Administración fija - la cuantía de la tarifa y las condiciones del transporte, inspecciona la explotación y promueve el aumento de frecuentación en los servicios existentes o autoriza otros nuevos superpuestos sobre aquéllos. Louis Armand - señala en la revista "Les Transports Publics" la tendencia actual a una - economía liberal y de mercado, para conciliar las inevitables intervenciones del Estado y alejarse de una economía caótica.

Todas las directrices coordinadoras tenderán a mejorar la fórmula

oferta de transporte + comodidad + seguridad  
necesidades de transporte

Los fines básicos de la coordinación han de ser estos:

- a) Mejora de los servicios hasta nivel de calidad
- b) Baratura del transporte
- c) Libertad del usuario para elegir el medio transportador más adecuado
- d) Eliminación progresiva de la duplicidad innecesaria de medios transportadores.

Al comparar las explotaciones del ferrocarril y de la carretera hay que ser objetivo y realista, ateniéndose a las resultancias prácticas, para equilibrar la consideración de conveniencia pública, porque ambos medios la poseen semejante y en la misma cuantía.

Sabemos que en ciencia aplicada es más importante el factor económico - que el técnico. Por eso, cuando se plantea el problema de elegir entre la construcción de un nuevo ferrocarril o la de una nueva carretera, para unir dos puntos determinados, hemos de ser empíricos y ampararnos, más que en fórmulas, en los resultados prácticos de las explotaciones ferroviarias, con un siglo de experiencia, y en las de carretera, que llevan medio siglo de explotación automóvil. Y ya en el tiempo actual, a los efectos de la coordinación, también hemos de comparar los resultados conocidos, o sean los costes de establecimiento, los coeficientes de explotación de uno y otro medio de transporte, y la relación inversión-beneficio, desde su nacimiento o iniciación.

Dice Fenelon que debe tenerse sumo cuidado al distinguir entre gastos - de capital o de primer establecimiento y gastos anuales de explotación. Los primeros representan los efectos o dinero necesario para construir y equipar el ferrocarril, mientras que los segundos representan el coste anual de conservación y uso del capital, incluyendo partidas tales como sueldos, salarios, coste de combustible y depreciación.

Estamos de acuerdo con esta apreciación, pero a veces no es fácil distinguir la cuenta a la que debe llevarse, por ejemplo, la ampliación de una estación o la modernización del material móvil existente. Pero, de todas formas, cuando se expresa un coeficiente de explotación se supone que se encuentran comprendidos en él las mejoras o reformas del inmovilizado, así como el interés y amortización de nuevas emisiones de capital o de cualquier clase de empréstitos, aunque sean a fondo perdido con cargo al Estado. Tampoco puede disfrazarse un coeficiente considerando un ingreso o producción el de los transportes en servicio, mediante una tarifa ficticia.

Por consiguiente, a efectos coordinativos, habrán de tenerse en cuenta los gastos que el establecimiento y la explotación de ambos medios han ocasionado al cuerpo nacional; y después, los beneficios que le han producido. Unos y otros podrían capitularse en la forma siguiente:

#### INVERSIONES Y GASTOS

1. Inversiones del Estado por la construcción y puesta a punto de todos los ferrocarriles, sean de particulares o estatales.
2. Gastos ocasionados al Estado por las mejoras y explotación de todos los ferrocarriles de la nación.
3. Inversiones por la construcción, mejora y modernización de las carreteras construídas por el Estado.
4. Gastos ocasionados al Estado por la explotación de los transportes - por carretera.
5. Gastos por auxilio a industrias complementarias del transporte.
6. Reducciones o exenciones aduaneras o de otras clases.

#### INGRESOS DIVERSOS

1. Beneficios obtenidos por el Estado en la explotación de los ferrocarriles de la nación.

2. Ingresos obtenidos por el Estado en la explotación de los servicios de transporte público por carretera, de viajeros y de mercancías, incluso del cánón de coincidencia.
3. Ingresos por los transportes privados y de turistas en las carreteras.
4. Beneficios indirectos por tributación de las industrias complementarias del ferrocarril y de la carretera.
5. Ingresos aduaneros o de otras clases.

Si separamos de la anterior capitulación los gastos y los ingresos del ferrocarril, obtendremos el beneficio o pérdida que ha producido al Estado - el kilómetro de línea férrea. Y de igual forma obtendríamos el balance positivo o negativo del kilómetro de carretera. Al mismo tiempo se sabría si ambos elementos de transporte se costean la construcción y conservación del camino. También conoceríamos la relación capital-producto de cada uno de estos sistemas transportadores.

Comprendemos la dificultad de entresacar los anteriores datos de los archivos del Ministerio de Obras Públicas y de las antiguas Compañías férreas, aparte de que la búsqueda nos llevaría largo tiempo, para resultar incompleta en definitiva. Pero tales datos podrían suplirse, con aproximación global, conociendo el coste actual de construcción del kilómetro de vía férrea y el de carretera, sus gastos anuales de conservación y el producto kilométrico - bruto de cada uno de ambos caminos. Así se sabría con certeza si el tráfico férreo y el de carretera compensan el coste de sus correspondientes estructuras viales.

Mediante un cálculo actualizado, encontramos que el Estado percibe anualmente unos 20.000 millones de pesetas por el impuesto sobre los carburantes y unos 2.900 millones de impuesto de lujo y de la patente complementaria sobre los coches de turismo, más 620 millones del impuesto industrial sobre autobuses, camiones y camionetas. Sumados los tres conceptos recibe unos 24.000

millones de pesetas de ingreso anual, aproximadamente. Esto constituye un impuesto superior al 26 por ciento sobre los 92.000 millones de pesetas que vale el transporte por carretera, anualmente, según las estadísticas que contiene nuestro estudio. A los citados ingresos, habría de añadirse la repercusión que la tenencia de un vehículo de turismo supone en el impuesto sobre la renta de los españoles sujetos a ella.

Sintetizando, podemos decir que el ferrocarril, con su déficit de explotación actual y los intereses y amortización de empréstitos, puede gravar a la nación con unos doce mil millones de pesetas anuales, mientras que el Tesoro recibe de la carretera veinticuatro mil millones de pesetas, aproximadamente.

Las inversiones en transporte se realizan sobre elementos durables, camino y material móvil, por lo que hipotecan el porvenir durante varios decenios, sin prever, además, lo que serán los transportes al finalizar el presente siglo.

El ferrocarril atraviesa momentos críticos por estar en el período de cambio de la tracción de vapor por eléctrica o diesel, de cuya transformación quedarán inservibles y sin amortizar muchas locomotoras e instalaciones, a la par que realiza grandes gastos en el montaje y adquisición de elementos de la nueva tracción. Por ello, estimamos que el problema es saber leer en el porvenir, para prever la eficacia o duración de la reforma y darse cuenta de que si actualmente se construyen autopistas de peaje es porque la vía férrea envejece y a nadie se le ocurriría construir líneas férreas de peaje. Además no debe olvidarse el transporte aéreo individual o familiar en cercano porvenir, que tiene el camino hecho, que aprovecha la línea recta en su desplazamiento y que circulará a velocidades mucho mayores que el tren y el automóvil, sin fronteras físicas ni "nacionalistas".

Dice Bonnefous, exministro francés, que el desarrollo de la carretera

plantea un problema de política general, que no debe limitarse únicamente a tratar de reducir el déficit de los ferrocarriles. Añade que Europa está dotada de una magnífica red ferroviaria, pero que su modernización acarrearía gastos que invertidos en las carreteras, pudieran rendir servicios equivalentes, con menos coste. Esta interrogante es un problema de rentabilidad, que el opinante plantea con carácter fundamental y recuerda que la prosperidad norteamericana está basada, en parte, sobre el tráfico de la carretera.

El párrafo anterior nos pone sobre aviso acerca del Plan General de Renfe, porque, tal vez, algunas de sus inversiones pudieron ser oportunas hace treinta años, pero no en la actualidad. Así, Ontiveros, en su obra "Transportes por Ferrocarril", afirmaba que todo nuevo gasto de "preparación" lleva consigo una modificación de las leyes de coste, y de ninguna manera puede afirmarse "a priori" que las condiciones económicas de la explotación serían forzosamente mejoradas.

La Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas ha dicho que no son convenientes las grandes inversiones en los ferrocarriles con la esperanza de rescatar el tráfico que se les fue a la carretera. Y añade que tales inversiones deben someterse a criterios restrictivos y no realizarlas sin probabilidad de amortización antes de que el ferrocarril se anticíe, a lo que nosotros agregamos que el asunto es más grave si los intereses y la amortización de los empréstitos inversores han de pagarse en moneda extranjera fuerte, sin tener compensación con una contrapartida especial.

La Cámara de Comercio Internacional, aconsejaba en 1959 que en las grandes inversiones en el sistema de transporte deban actuar conjuntamente el Estado y la iniciativa privada.

Repetimos nosotros, una vez más, que el problema de los transportes ha de ser enjuiciado desde arriba como un problema económico, en el cual son premisas inevitables los gastos hechos en los establecimientos desde el origin



gen, y, por tanto, sus cargas financieras actuales no pueden olvidarse. La economía conjunta de la explotación exige que sean previstas las consecuencias de todo nuevo gasto. Por eso, según el informe del Banco Mundial "La Comisión de Transportes española debe examinar las propuestas de inversiones de los diversos organismos de transporte, para cerciorarse de que son coherentes entre sí y con las necesidades globales del país".

La nación se encuentra con una red ferroviaria y otra de carretera, - construídas y en explotación y ambas imprescindibles en nuestra economía. - Por eso es de advertir que no se trata de realizar una simple coordinación de tráficos entre el ferrocarril y la carretera, sino de resolver el ingente problema general de los transportes terrestres, en el que se comprenden aspectos técnicos, comerciales y jurídicos, para desembocar todos ellos en un problema económico de conjunto que afecta al Estado como propietario de la Red Nacional y de una treintena de líneas férreas de vía estrecha y futuro explotador de las restantes, cercanas a la reversión, y como constructor y conservador de las carreteras.

En el magno problema coordinatorio están implicados, lógicamente, la totalidad de los españoles, como sujetos de tributación y usuarios en potencia, toda la industria del transporte y sus auxiliares y, en general, la economía nacional.

En primer lugar nos encontramos con unos ferrocarriles deficientes de infraestructura y anticuados de material móvil; en segundo lugar con unas carreteras mal trazadas, anticuadas y en deficiente conservación. De todo ello se ha percatado nuestro Gobierno y ya está en marcha un plan de puesta a punto para Renfe y otro de modernización de las carreteras y de construcción, de autopistas, que entre ambos comprenden una inversión estatal aproximada de ciento cincuenta mil millones de pesetas, que se emplearán en un decenio. Por ello, es urgente y fundamental el poner en debida forma de uti

lización la red de ferrocarriles y la red de carreteras, sobre las cuales - se desarrollará eficientemente el tráfico terrestre español público y privado, de viajeros y de mercancías, pero siempre con sentido económico y con - visión del futuro.

Y, como premisa inicial, el Estado ha decretado el cierre de algunos - ramales ferroviarios de Renfe, al que seguirán otros de líneas deficitarias, con el consiguiente disgusto en algunas comarcas. A este respecto hemos de citar a Lemass, cuando dice que "uno de los principales problemas actuales es la clausura de servicios ferroviarios que se ha hecho innecesarios. La actitud del público por estos cierres no resulta razonable. En muchos lugares los que más vociferan en favor de la continuación de los servicios ferroviarios deficitarios son los que no los utilizan. Sin embargo, es necesario - comprender el apego de la gente al ferrocarril. Cuando una línea se cierra y las vías son levantadas, esto es lamentado por mucha gente, como la ruptura de un vínculo esencial con el resto de la comunidad. Por otro lado, si un servicio de ómnibus o camiones se suprime, el camino permanece y la gente no experimenta la misma sensación de aislamiento. Esta actitud puede no ser razonable, pero al menos merece atención. La clausura de tramos ferroviarios puede ser más fácilmente alcanzada si por anticipado se hacen conocer bien los detalles y ventajas de los servicios de sustitución autotransporte".

Con respecto al cierre de líneas férreas, leemos en la revista "Transports", que el gobierno francés estudia la conveniencia de suprimir el tráfico de viajeros en 3.000 kilómetros de la red Nacional de Ferrocarriles y en los Estados Unidos van a ser cerrados 5.000 kilómetros de vías secundarias y además se suprimirán los lujosos trenes de larga distancia y sustituidos por servicios aéreos.

La tendencia actual, como base de coordinación, ha sido marcada en la reunión de Ministros de Transportes, celebrada en Bruselas en junio de 1965,

con la propuesta del representante belga Jacquet, propugnando que los precios de los servicios públicos de transporte se aproximen a su coste real - de un mercado normal de libre competencia.

También es tendencia muy difundida el igualar las condiciones jurídicas, administrativas y tributarias de los medios transportadores, para que pueda abaratare el servicio dentro de un mercado libre. Y no olvidemos - que las explotaciones de transporte, oficiales o privadas, deben respetar los derechos de los usuarios y compensarles las molestias o gastos que les origina un servicio deficiente.

Y finalmente, a efectos de coordinación, hemos de añadir que en España existe un falso concepto sobre la capacidad de los transportes terrestres, por lo que, para dar una idea exacta y numérica de la cuantía y valor de - los tráficos por ferrocarril y por carretera, presentamos a continuación - un resumen comparado de las seis estadísticas ya expuestas anteriormente.

T r a n s p o r t e s   T e r r e s t r e s  
E S T A D I S T I C A   D E L   A Ñ O   1 9 6 5

Unidades de tráfico realizadas (Viajeros y mercancías)

Carretera (Tráfico público y privado).....	110.332.932.707
Ferrocarriles (Renfe y vía estrecha).....	<u>21.204.864.276</u>
T O T A L .....	131.537.796.983

Valor de los transportes realizados (Viajeros y mercancías)

Carretera (Transportes públicos y privados).....	92.589.414.177
Ferrocarriles (Renfe y vía estrecha).....	<u>13.926.138.312</u>
T O T A L .....	106.515.552.489

TARIFA MEDIA DE LA UNIDAD DE TRAFICO

Carretera.....	0,83 pesetas
Ferrocarriles.....	0,62 pesetas

REPARTICION DE LAS UNIDADES DEL TRAFICO TOTAL

Carretera.....	84 por ciento
Ferrocarriles.....	16 por ciento

PROPORCION DE LOS VALORES TOTALES DE LOS TRANSPORTES

Carretera.....	87 por ciento
Ferrocarriles.....	13 por ciento

Estos porcentajes representan la tónica o tendencia general en el mundo, tanto más a favor de la carretera cuanto más desarrollado es un país, destacando en este sentido las naciones de economía privada y de más alto nivel de vida.

## PROPUESTAS FINALES SOBRE EL PROBLEMA DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES

El Estado debe promover y establecer las obras y elementos necesarios para la prestación de los servicios públicos de transporte y, en su defecto, autorizar a los particulares para que realicen aquel cometido en las debidas condiciones. Este es el caso de los ferrocarriles y de las carreteras, que encierra vital importancia presente y futura.

Pero esa política estatal ha de tener sentido económico, regido por estas dos premisas:

- Los servicios públicos deben bastarse a sí mismos
- Los usuarios han de pagar los servicios que utilizan

Si la implantación de un servicio público se hace aprovechando el suelo que pertenece a toda la comunidad, ya es bastante esta prestación para los que no utilizan tal servicio, aunque se les compensa, potencialmente, con el derecho a usarlo. Y parece justo, pues, que los que utilizan el servicio como auxiliar de una actividad lucrativa, o por necesidad o por diversión, sean los que cubran los gastos de la explotación, proporcionalmente al grado de su disfrute, pero sin aplicarles "tarifa política", porque la insuficiencia de ésta repercutiría entonces sobre los no usuarios.

Por eso, los resultados negativos del mal planteamiento de un servicio público o de su defectuosa explotación no pueden escudarse en la teoría de la "renta social", porque si ésta se aplicase a todas las activida-

des públicas, las "inversiones sociales" resultarían inconvenientes para el conjunto económico nacional.

La actividad del transporte es esencialmente económica y constituye una riqueza potencial, tanto más positiva cuanto más coordinación exista en tre sus componentes, es decir, el camino, el vehículo y sus cargas, la circulación en sí, las tarifas y las reglamentaciones jurídicas. Precisamente, el rápido progreso del vehículo ha defasado su armonía con el camino, al - quedar éste rezagado en el progreso general.

Como base de coordinación, en el terreno económico se plantea el diff- cil problema del coste de la infraestructura de los diversos medios de trans porte, porque su construcción afecta al

- Interés general del Estado
- Interés de la extrategia militar
- Interés de la colectividad en general
- Interés del transportador
- Interés del usuario en particular
- Interés de las industrias adyacentes

En Francia, por acuerdo del Comité Europeo de Ministros de Transpor— tes, se está haciendo un estudio-piloto sobre la imputabilidad de las car gas de infraestructura del ferrocarril y la carretera.

En lo que respecta al coste de la construcción de las infraestructu— ras y a su eficaz resistencia mecánica frente al tráfico, se han hecho - profundos estudios, como el de la AASHO en los Estados Unidos y los ensa— yos de LAHR en Alemania, comentados todos por la IRU en un informe crítico y constructivo llevado a cabo por dos especialistas italianos, un alemán y un francés, que son Castiglia, Chiorino, Jurgensen y Vignoles.

Como se dice en un reciente estudio de la Unión Internacional de Ferrocarriles, hay que diferenciar en los cálculos económicos de las infraestructuras si la inversión es estatal o privada, pues en el primer caso han de tenerse en cuenta los intereses generales del país, mientras que en el segundo caso han de aplicarse los criterios de la economía industrial libre, aunque es de advertir que no existe el "mercado de infraestructuras".

La imputación de los gastos de infraestructura es difícil de determinar, porque el simple tendido de una vía de comunicación afecta potencialmente a la región o comarca que la contiene, incluso de manera indirecta, motivando una plus valía en el suelo, en las edificaciones urbanas, en las industrias ya establecidas y en el comercio, todo ello con beneficiosa repercusión en la acción tributaria de la Hacienda pública.

Actualmente se habla mucho del coste de las infraestructuras, con el fin de averiguar si cada medio transportador se paga la de su propio camino y nosotros estimamos que no se trata solamente del coste de las infraestructuras, sino también de sus sostenimiento y del de las superestructuras, tanto de ferrocarril como de la carretera, o sean el camino, el material móvil y los elementos auxiliares.

Tengamos en cuenta que, inicialmente, los ferrocarriles se pagaron su propia construcción, pero el Estado hizo esto posible otorgándoles el beneficio de la expropiación forzosa y la ocupación de terrenos de dominio público, e incluso concediéndoles franquicia arancelaria para la importación de elementos, así como anticipos en metálico. Sin embargo, el transporte automóvil no se construyó el camino por donde ruedan sus vehículos, sino que fué obra del Estado, aunque ahora entrarán en juego las autopistas construídas con capital privado, mediante ciertas garantías estatales.

El ferrocarril subsiste actualmente gracias a la ayuda oficial, que se acerca en España a la vigésima parte del Presupuesto nacional, mientras que

el transporte automóvil beneficia el Tesoro con la décima parte del presupuesto, aproximadamente en ambos cálculos.

Pero no es todo esa desigualdad alternativa u oscilante entre los dos medios transportadores. Hay que considerar también los servicios que ambos prestan al Estado, pues el ferrocarril cobra al erario público el transporte de la correspondencia, mientras que el automóvil la acarrea gratuitamente y, sin embargo, no olvidemos que el ferrocarril emplea principalmente carbón y electricidad nacionales y el automóvil carburantes exóticos.

En fin, que es imprescindible tener en cuenta estas circunstancias para saber "en total" cuál de los sistemas es más beneficioso para la nación.

La discriminación de la imputación proporcional de gastos se hace más complicada en la esfera de la circulación, por las tan dispares características de los vehículos empleados, su peso, velocidad, uso y frecuencia. Y, aunque no lo parezca, la explotación del camino, sea estatal o privada, tiene sus aspectos negativos, como el ruido, el polvo, la tensión nerviosa, los impedimentos de unos vehículos con otros, la congestión del camino, el aparcamiento en vías urbanas y los accidentes.

Y al hablar de infraestructura y de accidentes, recordamos que el ferrocarril se lamenta de que costea la instalación y guardería de los pasos a nivel, sin tener en cuenta que ya existía la carretera cuando se construyó el ferrocarril por encima de ella, creando centenares de "puntos negros" al tráfico, en los que sale perdiendo el vehículo de carretera y sus ocupantes, generalmente. No obstante, el Estado costea la eliminación de estos peligrosos cruces al mismo nivel, porque el problema no lo podría resolver por sí solo el camino de hierro, porque tiene un carácter social y humanitario y porque afecta a los dos medios transportadores.

Al estudiar el problema global de nuestros transportes terrestres, he



mos de tener en cuenta las enseñanzas de la práctica y su misión futura en el espacio. El gran técnico Louis Armand escribe que la teoría económica - debe apoyarse en los resultados de la práctica, a fin de constituir una - verdadera ciencia experimental.

Para establecer una coordinación de los transportes terrestres y resolver el problema general de los mismos, planteamos las siguientes premisas que no deben echarse en olvido:

a) Que el problema ferroviario agobia y preocupa a nuestros gobiernos desde hace medio siglo, agravándose progresivamente, sin haberse resuelto, hasta constituir una carga para la Hacienda.

b) Que el transporte por carretera no ha originado graves problemas, - ni constituye carga para el tesoro, sino que es una fuente de ingresos.

c) Que la fusión de líneas para constituir la Renfe era aconsejable - por la índole extensiva de la red ferroviaria, pero fué un error que no - continuase su explotación privada, sin tarifa política, aunque bien controlada por el Estado en evitación de que el monopolio tuviese influencia, co-  
mo elemento de presión. .

d) Que la índole del tráfico por carretera no precisa que se fusionen sus millares de empresas privadas explotadoras, pues cada una de éstas se creó para atender una específica necesidad de transporte y obtener benefi-  
cio comercial de la riqueza que han creado, sin constituir un monopolio de posible influencia política.

e) Que la coexistencia de medios diferentes de transporte permite la mejora competitiva de sus servicios, ofreciendo al público la facultad de elegir el medio más conveniente a sus necesidades.

f) Que la técnica, al servicio de ideas progresivas, crea nuevos me-

dios transportadores, que harán variar la cultura, el bienestar y el patrón de vida de los pueblos.

g) Que, por ley de vida, todos los sistemas envejecen, dejando paso a otros nuevos, por lo que la misión estatal se limitará a que no sea violenta la sustitución de los viejos y a regular el desarrollo de los jóvenes, - que vienen al mundo como hijos de la ciencia progresiva, con independencia del color político de los pueblos.

h) Que en la economía del transporte no puede hacerse abstracción de - la sicología del individuo o de la masa. Hay que tener en cuenta el "momento-prisa" del presunto usuario, su carácter individual, la facilidad de disponer del mismo vehículo para el retorno y su "acercamiento" al domicilio o al lugar del destino, incluso fuera de los núcleos urbanos, así como posibilidad de encontrar indemnización rápida a una reclamación por defectos en - el servicio y en fin, el factor tiempo, la libertad individual y la despreo cupación personal, circunstancias todas que preponderan incluso sobre el - "óptimo económico" de la tarifa.

La coordinación de los sistemas de transporte terrestre no es cosa fá cil, pues, como se dice en el informe de 1962 del Banco Internacional de Re construcción y Fomento, "la geografía, la historia y la distribución de las zonas de actividad económica dificultan y encarecen el logro de un sistema de transportes uniforme y racional". Y añadimos nosotros que al coordinar los transportes se presentarán imponderables originados por variables exó genas, incluso de origen político.

Finalmente, como consecuencia o deducción de todo lo expuesto en el - presente estudio, insertamos en la página siguiente un INDICE de propuestas fundamentales, tendentes a coordinar los transportes terrestres. Se incluyen, también, ciertas proposiciones de índole técnica, de relevante importancia,

a fin de facilitar el tráfico nacional por ferrocarril y por carretera y me jorar de conjunto el ingente problema de los transportes, cuya recta orientación viene demorándose desde hace cuarenta años, por falta de visión del futuro, motivando el retraso de nuestro desarrollo social, industrial y turístico.

INDICE DE LAS PROPUESTAS  
PARA LA COORDINACION DE LA CONSTRUCCION, EXPLOTACION Y FUTURO  
DE LOS FERROCARRILES Y CARRETERAS

1. Abandono de la actual construcción de líneas férreas, estudiando la manera de aprovechar, como carreteras, sus explanaciones ya terminadas.
2. Cierre de la explotación de las líneas férreas no rentables y supresión de los ramales "ciegos", salvo casos especialísimos.
3. Cierre de las estaciones deficitarias.
4. Eliminación progresiva de la tracción a vapor en el ferrocarril.
5. Aumento de las inversiones para modernización de carreteras, a fin de evitar su desfase con la construcción de automóviles.
6. Otorgamiento de las concesiones de servicios regulares de mercancías, imponiéndoles la "obligatoriedad del transporte", pero permitiéndoles emplear camiones especiales ajenos, para el acarreo de mercancías especiales y piezas voluminosas o excesivamente pesadas.
7. Imponer a los servicios regulares de mercancías con punto de contacto entre ellos, la combinación y continuidad del transporte de origen a destino.
8. Imponer a los servicios de carretera el plazo máximo de transporte

que tiene el ferrocarril y la misma penalidad por retraso, pérdida y avería.

9. Los usuarios del ferrocarril y los de la carretera deben pagar la construcción y conservación del camino.

10. Las tarifas ferroviarias y las de carretera se reajustarán quinquenalmente.

11. Imponer un cánón de desgaste de la carretera, progresivo, a todo vehículo cuya tara y peso sumados pasen de tres toneladas, pagadero al obtener la tarjeta de transporte y al renovarla anualmente. No autorizan cargas por eje superiores a las actuales.

12. Diluir el actual cánón de coincidencia en el precio de los carburantes.

13. Eliminación de los pasos a nivel de ferrocarril y carretera.

14. Promover la construcción de autopistas de peaje, con explotación a perpetuidad y con reajuste periódico de tarifas, pero sin que el Estado abandone la conservación y mejora de las actuales carreteras.

15. Las autopistas no tendrán cruces a nivel con el ferrocarril ni con las restantes carreteras y en las fuertes rampas dispondrán de vía supletoria de subida para camiones. No cruzarán los núcleos urbanos y las nuevas edificaciones guardarán con aquéllas amplia distancia.

16. Se ensancharán los peligrosos y absurdos puentes existentes, más estrechos que la carretera que pasa sobre ellos. Se evitarán, en lo más posible, los cambios de rasante con prohibición de adelantamiento.

17. Los autocares para viajeros que realicen cualquier viaje a distan-

cias superiores a los 250 kilómetros, irán provistos de servicios higiéni—  
cos.

18. Se procurará en el ferrocarril que los nuevos trenes unitarios re—  
duzcan sus espacios muertos interiores, para disminuir su peso muerto y car  
ga por eje.

19. Vigilar las velocidades máximas de los vehículos pesados en las ca  
rreteras, tanto de viajeros como de mercancías, y controlar la importación  
o la construcción nacional de motocarros y furgonetas con potencia demasiado  
escasa, que dificultan el tráfico.

20. Creación de un Ministerio de Transportes Terrestres, con Delegacione  
s Provinciales, para la Inspección y control de las explotaciones de fe—  
rrocarril y carretera en su aspecto administrativo, comercial, jurídico y —  
tributario, mediando neutralmente entre los explotadores, o su personal, y  
los usuarios.

- - - - -

## LA COORDINACION DE TRANSPORTES EN VEINTE PAISES

En un estudio como el presente es obligado hacer una referencia sintética a la organización administrativa oficial de la carretera y del camino de hierro en una veinte na de países, exponiendo las medidas adoptadas en ellos a favor de la coordinación de - ambos medios de transporte.

Ha de tenerse en cuenta que tales medidas o planes de coordinación transportistas están subordinados a las directrices políticas o a la situación económica de los respec tivos países.

### Alemania Occidental

Los ferrocarriles pertenecen en casi su totalidad al Estado, que tiene una red de 30.500 kilómetros, pero disfrutan una administración tan independiente que no reciben ayuda oficial. El transporte por carretera no está na cionalizado, explotándose por empresas y particulares mediante concesión ad ministrativa, aunque ésta, según la Eisenbahnverkehrsordnung, no se otorgan servicios cuando pudieran constituir competencia el ferrocarril.

El tráfico de mercancías por carretera, en cumplimiento del Güterkraft- verkehrsgesetz, de 17 de octubre de 1952, está sujeto a una concesión cuando se trata de tráfico a más de 50 kilómetros y, cosa rara, sufre la obliga toriedad del transporte en la carga fraccionada, aunque tiene libertad en - la carga completa para corta distancia.

Los ferrocarriles alemanes tienen un derecho de prioridad para explotar las líneas de carreteras en competencia, e incluso pueden arrendar la explotación de tales servicios, constituyendo una filial, como tiene para el tráfico internacional de viajeros, con la Deutsche Touring Gesellschaft.

Actualmente está en estudio un proyecto para armonizar los precios de transporte por ferrocarril y carretera en donde exista recorrido paralelo.

El transporte automóvil no está nacionalizado. Se trata de que el transporte automóvil pague los gastos de construcción y sostenimiento de la carretera así como de la Inspección y Policía de tráfico. Esta teoría de compensación está sostenida por el doctor Precht así como por el especialista Brauner.

Las tarifas más bajas del transporte de viajeros por carretera son de 7,5 Pfg., pero superiores a la 3ª clase del ferrocarril que es de 6,9 Pfg.

Las tarifas de mercancías a larga distancia por carretera tienen carácter nacional "Reichskrafwagentarif" y están igualadas a las tarifas ferroviarias "Deutscher Eisenbahn-Gütertarif", aunque el camión cobra un suplemento en el tráfico de puerta a puerta.

Existe una campaña intensa que trata de acelerar la velocidad de los trenes de mercancías, sobre todo estableciendo trenes rápidos y directos entre los grandes centros de población e incluso estableciendo trenes directos con Austria, Checoslovaquia y los Balcanes. También se está poniendo en práctica vagones especiales de descarga automática y extendiendo el empleo de elevadores y paletas.

La carretera emplea de una manera creciente los camiones con remolques, algunas veces de 3 y 4 de éstos, formando un verdadero tren de carretera. Actualmente se intenta mermar la actividad de estos vehículos, mediante el plan Leber.



Según la Ley de 6 de abril de 1955 se ha restringido el aumento de tonelaje a los camiones de mercancías y se les ha prohibido circular los domingos. Esta ha hecho que el crecimiento del número de vehículos automóviles continúe para los coches de turismo, autocares, tractores y motocicletas pero no para los camiones.

Los ferrocarriles federales han conseguido la exención del impuesto de transporte para los servicios de viajeros en tráfico local y de cercanías, así como para el tráfico del paquete exprés. También se ha rebajado al 4 por 100 a las mercancías que sólo recorran menos de 500 kilómetros.

En transporte por carretera al no estar nacionalizado, se explota tanto por entidades privadas como por el propio Estado. El tráfico de mercancías es completamente libre en un radio de 50 kilómetros a contar desde el punto donde esté domiciliado el camión.

En el tráfico de viajeros por carretera a gran distancia, las tarifas las aprueba el Estado y las somete a publicidad.

El Estado percibe del tráfico por carretera el impuesto sobre los carburantes, el de los vehículos automóviles y el impuesto de transporte.

El Plan Leber tiende a descongestionar las carreteras, trasvasando 30 millones de toneladas de su tráfico a los ferrocarriles. Para ello prohíbe el transporte por camión a larga distancia de cereales, madera, arena, piedra, carbón, cal, cemento y hasta una veintena más de mercancías, recargando, además, la tributación de los camiones pesados.

Para luchar con la competencia de la carretera, los ferrocarriles alemanes están aumentando la velocidad comercial de sus trenes y mejorando el material móvil de viajeros. No obstante, van a cerrarse 6.500 kilómetros de líneas y cesarán en el servicio 82.000 agentes.

### Argelia

Por Decreto de 30 de septiembre de 1953, han sido reorganizados los transportes en esta región africana, donde la explotación ferroviaria corre a cargo de la Administración oficial. No obstante, como la competencia de la carretera al ferrocarril es poco importante, en la citada disposición se deja bastante margen de tolerancia a los servicios automóviles, que funcionan con simples autorizaciones departamentales o con permisos del Comité Central de Coordinación para largo recorrido.

Sin embargo, las cargas tributarias son dobles para aquellos transportes públicos que no han aceptado una concesión, con su correspondiente pliego de condiciones y tarifas prefijadas.

Al obtener la autonomía este país siguen en vigor las orientaciones y determinantes que había establecido la Administración francesa, pero en lo que respecta a coordinación de transportes no hay nada esencial por resaltar, puesto que se trata de un país de gran extensión superficial y una exigua red de ferrocarriles.

### Austria

Puede decirse que el 95 por ciento de los ferrocarriles austríacos pertenecen al Estado, rigiendo la Ley de 1 de marzo de 1952 para las relaciones entre el camino de hierro y la carretera. Aquellos no pagan impuestos de transporte.

Esta disposición establece la obligatoriedad de una concesión para los transportes automóviles. Los servicios de mercancías a más de 65 kilómetros de distancia pagan un recargo o tributo especial.

Los ferrocarriles pueden explotar servicios automóviles de viajeros y de mercancías, pero en igualdad de condiciones que los particulares.

No existe una tarificación propia para el transporte por carretera, por que ésta está obligado a aplicar las tarifas ferroviarias. Sin embargo, debido a la competencia entre los propios transportistas de carretera no se respeta esta tarifa y se realiza el acarreo a precios más bajos.

El ferrocarril para poder llevar las mercancías a los propios almacenes particulares está aumentando el número de plataformas de carretera portavagones.

Como en todas las naciones el número de vehículos de carretera aumenta en mayor proporción que los ferroviarios, demuestra que en el crecimiento natural del tráfico hay una decisión del usuario preferente para la carretera.

### Bélgica

Salvo una pequeña línea privada, todos los ferrocarriles belgas pertenecen al Estado y se explotan por una entidad semioficial con administración independiente y durante 75 años.

Los transportes por carretera se reglamentan en los Reales Decretos de 5 de marzo y 9 de mayo de 1936, estando sujeta cada línea de viajeros a una concesión, otorgada mediante concurso. Los transportes de mercancías no están sujetos a itinerarios ni horario fijo.

Con referencia a los impuestos, en este país la patente de circulación va disminuyendo conforme se va haciendo viejo el camión y, sin embargo, aumenta la patente cuando las yantas de las ruedas son macizas. La Société Nationale des Chemins de fer puede transportar mercancías de domicilio a estación o viceversa, sin que constituya esto un monopolio, pues este transporte lo realizan también los particulares.

Desde 1947, los ferrocarriles disfrutan de un derecho de prioridad pa-

ra explotar las líneas ya establecidas de autobuses por carretera, pero únicamente pueden reivindicar tal derecho en el momento de transferirse la concesión a un tercero.

La red nacional, acogiéndose a la Ley de 22 de mayo de 1955 ha establecido en cuatro grandes poblaciones un servicio complementario radial en el que el tren se encarga del transporte hasta determinados puntos para continuarlo por carretera. Estos trenes y su continuación de autobuses funcionan cada hora o cada dos horas. El servicio de carretera lo arrienda en explotación el ferrocarril a particulares. Igualmente para el servicio de mercancías ha designado 43 centros de poblaciones atendidos por 34 servicios de camión arrendados en la misma forma que los de viajeros, pero el transporte se realiza exclusivamente por carretera.

A pesar de que los ferrocarriles pertenecen a la nación se ha creado - por Ley de 9 de agosto de 1955 el llamado "Fondo de Carreteras", con personalidad jurídica distinta al Estado, encargado de construir en 15 años las grandes carreteras de tráfico internacional acordadas con otras naciones y la modernización de las carreteras actuales.

#### Checoslovaquia

Por Ley de 12 de julio de 1950 han sido nacionalizados los ferrocarriles y los transportes por carretera. Los primeros son explotados por el propio Estado en régimen financiero incluido dentro del presupuesto nacional. Al contrario, los transportes automóviles son arrendados a empresas privadas muy controladas por el Estado, como propietario.

No existe, por consiguiente, un régimen de concesiones y los transportes de poca importancia son otorgados por los Municipios.

Dentro de un régimen estatal no puede existir la competencia de los -

transportes y, por tanto, no se siente la necesidad de una coordinación de lo mismo, puesto que están regidos por la propia Administración.

#### Dinamarca

Todas las líneas principales y algunas secundarias de ferrocarriles pertenecen y se explotan por el Estado dentro de su propia organización.

El transporte de viajeros por carretera está sujeto a un régimen de concesiones e igualmente los servicios regulares de mercancías. Los ferrocarriles no precisan concesión para los transportes a domicilio ni para las líneas de camiones que sustituyen a un tren de mercancías.

El camino de hierro explota 110 líneas de viajeros por carretera, y un centenar de líneas de mercancías, pero sin privilegio alguno, aunque actualmente trata de obtenerlo.

Los ferrocarriles daneses proyectan establecer por su cuenta servicios por carretera de cercanías, así como líneas de autobuses, aunque no se ha tomado una decisión definitiva.

#### Finlandia

Todas las líneas férreas de la nación pertenecen al Estado y son explotadas por él mismo en su organización general.

Las líneas de transporte de viajeros por carretera están sujetas a concesiones administrativas, con excepción de aquellas líneas que establece el ferrocarril para reemplazar a servicios de trenes deficitarios. En los servicios de mercancías, los ferrocarriles estatales tienen un derecho preferente para hacerse cargo de las líneas competidoras, explotándolas por medio de la Pohjolanliikenne, filial de la administración ferroviaria.

Por decreto de 1º de enero de 1952 fueron elevadas las tarifas ferroviarias, por lo que al no tener variación las tarifas de transporte automóvil - de viajeros, la competencia es importante.

Recientemente, los ferrocarriles han creado una entidad filial, "Pohjolan Liihenney Oy", encargada del transporte de mercancías por carretera, con una red de 1.311 kilómetros.

### Francia

En 1938 se creó en Francia la SNCF, que es una entidad explotadora de los ferrocarriles de ancho normal, en la que el Estado tiene más de la mitad del capital. La gestión corre a cargo de los representantes del Estado, y de los directores de las antiguas Compañías privadas, con su personal.

Desde 1934, los transportes de viajeros por carretera se explotan en régimen privado, mediante autorizaciones departamentales, pero sometidos a la inspección del Gobierno y a una legislación especial. Pero en lo que respecta al transporte de mercancías, desde el Decreto de 14 de noviembre de 1949, se le ha impuesto ciertas trabas para armonizarlo o coordinarlo con los ferroviarios, obligándoseles a respetar una tarificación fija, máxima y mínima, aprobada por la Administración. También están contingentados.

La SNCF está creando líneas de transporte de viajeros que sustituyan a las líneas secundarias de ferrocarriles que, por explotarse deficitariamente, han sido cerradas al tráfico. También ha creado una filial para explotar en arriendo líneas automóbiles de viajeros, así como servicios de mercancías en las grandes poblaciones para la recogida y reparto a domicilio.

En 30 de diciembre de 1952, la SNCF firmó con la Federación Nacional de transportistas por carretera y con los Comisionistas de Transportes un acuerdo para la combinación de los transportes a gran distancia por ferrocarril y

por carretera, fundándose en el principio de que la coordinación tarifaria es el instrumento normal de la coordinación en general.

Los transportes públicos aplican unas tarifas que oscilan entre un máximo y un mínimo que les fija la Administración, teniendo la obligación de exponerlas al público, principalmente cuando hay variaciones en las mismas. Los transportes de mercancías, a los efectos de su autorización, se clasifican de "larga" ó "corta" distancia.

Los ferrocarriles, libremente y sin necesidad de autorización, pueden realizar por carretera los servicios complementarios de "puerta a puerta" - hasta poblaciones de más de 5.000 habitantes, situadas a menos de 5 kilómetros de la estación.

El número de apartaderos particulares es de 7.500 y movilizan 2/3 del tonelaje por vagón completo de toda la red ferroviaria.

Se proyecta establecer una tarificación en los transportes por carretera, obligatoria para los servicios regulares, pero no ha tenido acogida porque los servicios discrecionales libres trabajarían sin trabas con una tarifa más baja.

Según el decreto de 27 de diciembre de 1956 la Red Nacional francesa - ha de estudiar sus tarifas, estableciendo un precio mínimo y un precio máximo, con una diferenciación, en su caso, según las relaciones y las corrientes de tráfico, habida cuenta el coste de los servicios. Y a los transportes públicos de mercancías por carretera les encarga que confeccionen una tarificación de bases que se corresponda con el coste medio de los respectivos transportes, comprendiendo baremos y márgenes en más y en menos, con tarifas de aplicación que incluyen precios máximos y mínimos.

Para llevar a cabo lo anterior se han creado organismos nacionales y -

regionales, de los que forman parte tanto el ferrocarril como la carretera.

Por disposición oficial de 7 de junio de 1957 se han establecido unas - tarifas tipo por tonelada-kilómetro, con un margen de aplicación de 20 por - ciento en más o en menos, siendo variable también según la capacidad del ca- mión.

En 7 de junio de 1957 se ha dictado un importante decreto, relativo a - la organización, funcionamiento y control de las agrupaciones regionales de Agencias de transportes y fletadores de camiones. Estas agrupaciones regiona- les tienen como fin primordial el establecimiento de tarifas de transportes - determinadas, que deben respetar los asociados, para evitar competencias an- tieconómicas.

Las actividades de estas agrupaciones están controladas por la inspec- ción oficial de los transportes, a los efectos de la coordinación con el fe- rrocarril.

### Grecia

Todas las líneas de vía ancha están explotadas por el Estado en este - país. Los particulares explotan las líneas de vía estrecha. Las primeras fue- ron nacionalizadas, creando el Estado una empresa autónoma, con personalidad jurídica de derecho público.

La Administración, por Ley de 19 de abril de 1951, instituyó un organis- mo autónomo de servicios automóbiles, adscrito al Ministerio de Defensa, pa- ra ciertos transportes estatales y semiestatales. En realidad, salvo algunos transportes municipales, todos los demás disfrutaban de una relativa libertad, pues ni los ferrocarriles se han decidido a realizar transportes automóbiles, aunque actualmente está sometido a la aprobación del Gobierno un Reglamento que restringirá dicha libertad en aquellos trayectos que puedan considerarse como competidores para las líneas férreas.



### Holanda

En 1938 se constituyó una Sociedad anónima que, mediante una concesión administrativa, explota todos los ferrocarriles de vía ancha y de vía estrecha. Pero desde 1948, el Estado se hizo cargo de todas las acciones y explota por su cuenta toda la Red.

La Ley del tráfico automóvil de 1939 ha situado en un pie de igualdad los transportes por carretera realizados por el Estado y por los particulares, otorgándolos por concesión administrativa. Hace unos años, los ferrocarriles han constituido una filial para el transporte automóvil de mercancías, la Algenene Transport, que lucha con ventaja con las entidades privadas porque a éstas se les han aumentado los recargos sobre la gasolina y el gas-oil. En lo que respecta al transporte de viajeros, se han impuesto horarios especiales y restringidos a los autobuses que circulan en trayectos paralelos - al ferrocarril.

El Ministerio del Transporte ha nombrado una comisión que estudia los gastos que le producen al país la construcción y reparación de carreteras, para acomodar a ellos los impuestos del transporte automóvil.

El 48 por 100 del total de líneas de autobuses interurbanos son explotados por 14 empresas, que están en combinación, a especie de filiales con los ferrocarriles.

### Hungría

Toda la Red ferroviaria la explota el Estado. Igualmente casi todas las entidades de transporte automóvil han pasado a la explotación estatal, y, según el Decreto de estatificación, la explotación de ambos medios de transporte se hará con vistas al interés nacional.

El conjunto de las explotaciones de transporte por ferrocarril y carretera tiene un régimen financiero que se desenvuelve dentro del presupuesto nacional y puede decirse que el autobús y el camión sólo funcionan donde la línea férrea es insuficiente no existiendo, por ello, competencia en el transporte.

Los transportistas particulares que aun restan no pueden acarrear mercancías a más de mil kilómetros y no pueden llevar carga fraccionada.

### Inglaterra

En Inglaterra, al final del primer cuarto del presente siglo, empezaron a sufrir los ferrocarriles el efecto de la competencia del transporte por carretera, dictándose inmediatamente después, en 1928, una ley llamada Railway Road Powers, por lo que se crearon unos Comités de Coordinación de los que formaban parte por igual los representantes del ferrocarril y los de los servicios de carretera, con fórmulas de arbitraje para aquellos casos en que hubiese desacuerdo entre los miembros. Estos organismos, que aun subsisten, intervienen en el cierre de estaciones de viajeros y de ramales deficitarios del ferrocarril, así como en el intercambio de billetes y facilidades para viajes combinados por carretera y vía férrea.

Mediante la Transport Act de 1947, el Gobierno inglés, que ya había nacionalizado los ferrocarriles, estatificó los transportes por carretera, con un vasto proyecto de coordinación, que en realidad, no pudo ni reorganizar las 40.000 entidades particulares que antes los explotaban. Con el cambio de política, en 1952, los transportes automóviles fueron liberados y entregados a sus antiguos dueños explotadores, que se desenvuelven en el plano de la competencia respecto del ferrocarril, en muchas líneas.

En la actualidad, puede decirse que no existe una legislación tendente a coordinar los transportes, puesto que las redes férreas también están en

período de devolución a las empresas privadas.

La Ley de 1953, ha dado ciertas libertades a los transportes de viajeros y de mercancías, limitándose las autoridades inspectoras a fijar el horario y tarifas para los viajeros y controlar el peso de los vehículos de mercancías. No existen servicios regulares en disfrute de una concesión administrativa, y la pequeña intervención estatal en las líneas de viajeros es casi nula en las de mercancías. La Administración, además del impuesto de -transporte percibe una tasa sobre la gasolina y el gas-oil. Es de advertir también que el Estado invirtió importantes sumas en el establecimiento de -líneas de viajeros por carretera, en la época de las nacionalizaciones.

Hacemos notar que los ferrocarriles no explotan líneas de transportes-automóviles salvo, lo que podemos llamar despachos auxiliares para mercan-cías, en combinación con la línea férrea.

### Italia

Casi todos los ferrocarriles de vía ancha y algunos de vía reducida son explotados por el Ministerio de Transporte, cuya organización financiera cae dentro del Presupuesto general del Estado.

Con el pretexto de la coordinación, los transportes automóviles públi-cos para viajeros se explotan por el Instituto Nacional del Transporte, de-pendiente de dicho Ministerio, aunque también las empresas privadas explotan líneas regulares de viajeros, mediante concesión administrativa.

Sin embargo, los transportes de mercancías son en su mayoría de explotación privada y el Instituto Nacional realiza algunos servicios en las mismas condiciones que los particulares.

La Red ferroviaria tiene un derecho de tanteo para los proyectos de lí-neas que puedan constituir competencia.

Las tarifas del transporte por camión a larga distancia sufren trabas - estatales para evitar la competencia al ferrocarril. No obstante, las líneas de menos de 65 kilómetros, paralelas al ferrocarril, disfrutan de cierta libertad, mediante un acuerdo tarifario celebrado en 1953 entre los ferrocarriles y la Federación de Transportistas.

Puede decirse que en Italia el transporte automóvil cubre los gastos de amortización de la construcción de la carretera y las de su conservación, aunque parece ser que los vehículos pesados tanto de viajeros como de mercancías pagan menos de lo que les correspondería en proporción al desgaste del camino.

Los ferrocarriles están cerrando a la explotación las líneas cortas y reemplazándolas por servicios de carretera.

#### Luxemburgo

La explotación de los ferrocarriles la lleva a cabo la Sociedad Nacional de los Ferrocarriles, de acuerdo con la Ley de 16 de junio de 1947, que estableció el Convenio con Francia y Bélgica.

Los transportes por carretera se implantan mediante concesiones administrativas, con el consiguiente pliego de condiciones, en el cual se reserva al Ferrocarril un derecho de prioridad, para el caso de que le convenga la explotación en cualquier momento, mediante rescate. También tienen los ferrocarriles el derecho a establecer un servicio de transportes automóviles donde cese el de una línea ferroviaria con déficit de tráfico.

Los transportes automóviles, tanto de viajeros como de mercancías, disfrutan de libertad de tarifas, pero con un tope máximo superior.

En realidad, dada la poca superficie de este país, los transportes tie-

nen carácter de tránsito internacional por lo que han aceptado las reglamentaciones de los países limítrofes.

### Noruega

Salvo 81 kilómetros de explotación privada, el resto de los ferrocarrililes noruegos pertenecen al Estado, cuyo presupuesto comprende la organiza—ción financiera de la Red.

Aunque el Estado realiza algunos transportes por carretera, combinados con sus líneas férreas, la casi totalidad de éstos están a cargo de empre—sas privadas, sujetas a una especie de autorización, otorgada por el Storting, que no constituye en realidad una verdadera concesión administrativa.

Donde más se ha coordinado el ferrocarril y la carretera es en el te—rreno de las mercancías, pues, los ferrocarriles han organizado 130 servi—cios regulares por carretera en cuyos pueblos del recorrido se pueden factu—rar mercancías a cualquier estación del país.

El creciente aumento de la actividad automóvil ha obligado a la Admi—nistración a estudiar la manera de contrarrestarla.

### Portugal

Existe un estatuto jurídico entre el Estado y la Compañía de los Ferro—carriles Portugueses, que es una sociedad anónima encargada de explotar la red ferroviaria nacionalizada.

Los servicios regulares de transporte por carretera, para viajeros, se realizan en un régimen de concesiones, muy restrictivo, para evitar la com—petencia entre ellos y contra el ferrocarril.

En vista de la agravación financiera de los ferrocarriles, motivada por

la revisión de salarios, el decreto de 29 de julio de 1955 aumentó las tarifas de los ferrocarriles, pero al mismo tiempo impuso una tasa adicional sobre el impuesto del transporte de los viajeros por carretera paralelo al ferrocarril, a pesar de que el coste de la unidad de tráfico es superior en una décima al precio del billete de 3ª clase en ferrocarril.

La red ferroviaria, sin autorización oficial, puede realizar transportes por carretera, si éstos son afluentes al ferrocarril. A tal fin, éste tiene en explotación 300 servicios combinados que atienden 550 poblaciones sin estación férrea.

Se ha creado la Empresa General de Transportes, para realizar las operaciones terminales del transporte de mercancías en Lisboa y en Oporto.

Por decreto, de 22 de enero de 1958, se ha establecido una amplia organización coordinadora de los transportes ferroviario y de carretera.

Mediante esta disposición se fusionan la Dirección General de Ferrocarriles con la de Transportes por Carretera, creándose un Fondo Especial de Transportes Terrestres, que se alimenta de los impuestos sobre el camionaje.

Somete este decreto el sistema de concesiones de servicios regulares - tanto de viajeros como de mercancías a tarifas máximas y mínimas y establece un canon sobre estos transportes por carretera.

Trata de equipar las obligaciones del transporte automóvil a las del ferroviario, puesto que éste, por interés público explota ramales deficitarios, compensándole con el fondo anteriormente indicado.

#### Suecia

Casi la totalidad de la red ferroviaria es del Estado y la explota él mismo. Las pocas líneas privadas que aun existen, están terminando el plazo

de concesión, cumplido el cual, serán nacionalizadas automáticamente.

Anualmente, el Riksdag, aprueba el presupuesto de los ferrocarriles, que forman parte del general de la nación.

Los transportes automóviles funcionan en régimen privado, mediante concesión administrativa para las líneas regulares y con simple autorización - para las discrecionales.

Los ferrocarriles explotan bastantes líneas regulares de viajeros, en recorridos paralelos a la línea férrea. También tiene líneas automóviles - arrendadas a empresas privadas.

Se da el caso de que, como algunas líneas marítimas pertenecen al Estado, aquéllas disfrutan de un derecho de tanteo sobre los transportes por carrretera que sirven los mismos puntos.

En este país se vió en 1953 que, tanto los ferrocarriles, como los aeropuertos y vías de navegación cerraban con déficit sus balances, que habrían de saldar el Estado, mientras que el transporte por carretera explotaba con beneficio.

Se nombró una comisión gubernamental que estudió el problema, dictaminando que es imposible proporcionar a la economía nacional suficiente oferta de transporte con un sistema de control oficial, y que debería limitarse la intervención estatal a situar en igualdad de condiciones legales a todos los sistemas transportadores, pero dentro de un sistema liberal de explotación competitiva, lo que puesto en práctico, se ha conseguido aumentar el - transporte conjunto, sin pérdida en sus explotaciones.

Actualmente, se ha establecido un régimen de coordinación mediante el - cual, las líneas férreas deficitarias son cerradas al tráfico y sustituidas por transportes de carretera.

### Suiza

Por Ley de 23 de junio de 1944, los ferrocarriles nacionales, que comprenden la casi totalidad de la red, disfrutaban de un régimen autónomo para su explotación, con la obligación de cubrir gastos mediante tarifa suficiente, incluso con los ingresos postales, ya que el correo lo administra el propio ferrocarril.

El otorgamiento de una concesión de línea automóvil sólo se obtiene cuando su establecimiento es de franca necesidad y no puede realizar competencia al ferrocarril. Además, tendrá la obligación de transportar gratuitamente la correspondencia pública.

El ferrocarril disfruta el derecho de tanteo en los proyectos de líneas de carretera, aunque no exista paralelismos con la línea férrea.

En mayo de 1952, en lo que respecta al transporte de mercancías, dos entidades privadas, la TAG y la GU, se han puesto de acuerdo con los ferrocarriles para realizar transportes en gran escala, eludiendo la competencia recíproca.

Hace unos años, mediante ley, se ha creado una comisión de coordinación, para que sólo puedan realizarse los transportes de cualquier clase si encierran un interés nacional.

El poder ejecutivo, en julio de 1955, decretó que los transportes de mercancías a larga distancia serían transportados por ferrocarril, y a corta distancia por los camiones, pero el Consejo Federal no ha considerado la resolución con la suficiente orientación y aplazó su aprobación.

Los ferrocarriles van a poner un servicio acelerado de transporte, superior a la actual "gran velocidad", a fin de competir con la carretera.



### Túnez

La red férrea era propiedad del Estado francés, pero estaba arrendada a una empresa privada. El déficit de explotación se cubría por el presupuesto estatal, pero con la independencia del país se estableció una compensación a Francia, por el rescate de los ferrocarriles.

Los transportes públicos de viajeros y de mercancías son autorizados - simplemente por los Organismos Oficiales de Obras, aunque para las mercancías, dicha autorización es acordada por la Comisión de Transportes.

Al ferrocarril no le está permitido explotar líneas de viajeros por carretera, aunque sí de mercancías, para cortas distancias y como complemento de la línea férrea, de acuerdo con el Decreto de 25 de mayo de 1950, que reglamenta lo que pudiésemos llamar una incipiente coordinación de transportes.

### Yugoeslavia

La red ferroviaria pertenece al Estado y explotada por él mismo, pero con la obligación de que la tarifa sea suficiente a cubrir los gastos.

También se explotan por el Estado los transportes automóviles, aunque restan algunas explotaciones particulares sometidas a un control rígido, con tarifa prefijada. Recientemente, se ha impuesto a los transportes automóviles, una tasa de 500 dinares por vehículo para la conservación de la carretera.

Los ferrocarriles no han establecido aún el servicio de transporte por carretera por cuenta propia, y es lógico, ya que la competencia casi no existe, prácticamente, puesto que el transporte automóvil público tiene muy poca importancia.

Actualmente se está obligando al personal de las estaciones férreas a apresurar las operaciones de facturación y entrega de mercancías, con el fin de acortar el plazo de transporte, ya que empieza a sentirse la competencia de la carretera.

## LOS ORGANISMOS INTERNACIONALES Y EL TRANSPORTE

Actualmente, las organizaciones supranacionales se ocupan en dar forma práctica a las corrientes de universalidad que predominan en el mundo, estudiando los diversos problemas que hay planteados.

Uno de éstos se refiere al transporte, en su aspecto de competición entre los distintos medios traslaticios que se emplean, por lo que su coordinación legal y económica preocupa a los organismos internacionales. Procede, pues, exponer sucintamente sus acuerdos y decisiones relacionados con la materia.

### Mercado Común Europeo

Esta unión económica de naciones está fundamentada, principalmente, sobre estas bases:

Supresión de las aduanas

Libre tránsito para los transportes públicos y privados

Libertad de comercio entre sus miembros y de éstos con el exterior

Lo relativo a los transportes es lo más difícil de resolver con eficacia, no solamente por las diferencias de las líneas férreas integrables en el mercado, sino por la competencia, más o menos acusada, existente entre el ferrocarril y la carretera, con diferentes reglamentaciones y tarifas en los diversos países miembros.

Desde el Tratado de Roma se viene buscando con afán, sin nacionalismos, la coexistencia de los diferentes medios de transporte, dentro de un marco - de rendimiento económico de sus explotadores y beneficioso para los usuarios y para las colectividades integrantes del Mercado Común.

Como premisa fundamental se establece que nada podría lograrse sin la intervención y dirección de los diferentes Estados, aunque, después en la - práctica, se actúe con liberalismo moderado en lo referente a las tarifas de transporte y a las reglamentaciones de los tráficos.

Ahora bien, hay reglamentaciones que deben desecharse, como la contin-  
gentación de transportes en Francia y la limitación radial de zonas en Alema-  
nia, Bélgica y otras naciones.

Si España entrase a formar parte del Mercado Común, habría necesidad de considerar el cánón de coincidencia y las limitaciones en la modalidad de la carga fraccionada y preparar nuestros firmes y trazados de carretera para el peso y longitud de los vehículos extranjeros, principalmente los articulados.

Además, como nuestra balanza comercial es desfavorable en la proporción de tres a uno, nos encontraríamos conque el número de vehículos que vendrían del exterior estaría en la misma relación al compararlo con el de vehículos nacionales que saldrían de España, circunstancia muy de tener en cuenta.

Indiscutiblemente, el Mercado Común es ideal y pudiera ser base de ma-  
yores logros, pero lento y difícil de establecer, aun con buena voluntad -  
por parte de todos en favor de un mejor futuro.

#### Cámara de Comercio Internacional

A lo largo de los años, este prestigioso organismo internacional ha de-  
mostrado un destacado interés por los asuntos de transportes y preconiza la  
libertad o libre competencia de ellos como instrumento para llevar a cabo -

su actividad mercantil. También se ha ocupado del problema de la coordinación.

Durante la Reunión de Viena, en mayo de 1953, la Cámara de Comercio Internacional estableció como base las necesidades del usuario, es decir, - que la coordinación debe dejar libertad al público para hacer uso del medio transportador más conveniente a sus intereses. A tal fin plantea el postulado de las Dos Libertades, que pudiera definirse así: "Libertad para transportar y libertad para elegir el medio transportador". No obstante considera un absurdo económico el que una lucha desigual arruine a los dos elementos que se trata de coordinar o sea el ferrocarril y la carretera, sobre todo si el material móvil es excesivo, puesto que resultará gravoso para las explotaciones y una carga, en definitiva, para los usuarios.

La CCI dice que en muchas explotaciones se tienden a aumentar la capacidad del medio de transporte, es decir, que se mira el aspecto cuantitativo, olvidando el cualitativo o de mejoras de servicio según se ha expuesto en el 15º Congreso de la Cámara en Tokio en el mes de mayo de 1955, y añade que los transportadores se preocupan principalmente del coste del transporte en sí, olvidando que hay muchos gastos supletorios y accesorios que ha de pagar el usuario, principalmente, en los transbordos de un medio a otro, o sea en la coordinación.

En esta última Asamblea, la Cámara acuerda promover la coordinación de los medios transportadores para explotar al máximo el servicio de "puerta a puerta" ya que no tendrían aplicación práctica el perfeccionamiento de los caminos y vehículos de transporte, si el usuario no recibe un servicio más cómodo.

La Cámara estima que las tarifas de transportes no deben utilizarse para arrastrar el tráfico hacia un medio de transporte determinado, sino que

el coste de la unidad de tráfico debe aproximarse en los distintos medios y el tráfico se dirigirá hacia el que tenga mejores condiciones de aplicación y preste mejor servicio.

Considera también la Cámara de Comercio Internacional que cada medio transportador debe desarrollarse en igualdad de condiciones a los otros, - contribuyendo cada uno a los gastos de la infraestructura de su camino. Y a este respecto, recuerda que también deben cooperar a dichos gastos los vehículos privados, los ciclistas, los carros de labranza y los peatones, sin olvidar que también se aprovechan del camino los transportes oficiales o militares.

En la última reunión de Lisboa se declaró que no constituye un buen - sistema coordinatorio el poner trabas al transporte por carretera y aumen-tarle los impuestos desproporcionadamente.

La Cámara abrió una encuesta para conocer la opinión de los usuarios - del transporte. Estos declararon que no solicitan la coordinación, pero co-mo está planteada en los medios gubernamentales y los usuarios han sido consultados, opinan que la coordinación ha de hacerse de acuerdo con las nece-sidades de la economía, sin que los transportes se desorganicen y sin que - se aumente el coste de los mismos, añadiendo que no aprueban la idea de la coordinación como un fin, sino como un medio de abaratar y mejorar el servicio.

Los propietarios de Apartaderos particulares, anejos a sus fábricas y almacenes, como usuarios que son del ferrocarril, consideran que cualquier decisión de importancia en el terreno de los transportes debe consultarse - con ellos y es lógico puesto que intervienen notablemente en el tráfico.

Finalmente, la Cámara opina que el problema de la coordinación ha de - estudiarse con carácter internacional, puesto que de otro modo la continui-

dad del transporte se rompería en las fronteras, acarreando perjuicios al comercio y a la industria.

### Unión Internacional de Ferrocarriles

Este antiguo organismo internacional, en su reunión de agosto de 1953, en Berna, ha tomado decisiones de mucha importancia, que fueron editadas en siete idiomas.

Destaca entre sus acuerdos la de recomendar a las Administraciones de los distintos países que consideren a las empresas ferroviarias y a las mismas explotaciones ferroviarias estatales como entidades industriales con libertad absoluta para realizar transportes por carretera y a coordinar sus tarifas con los transportes automóviles que lo deseen.

El citado organismo internacional, como representante que es de las redes ferroviarias, preconiza en cada país un estatuto para la carretera, en el que se imponga al automóvil los mismos deberes que tiene el ferrocarril, como el pliego de condiciones, la obligatoriedad del transporte, la tarificación especial y otras.

La Unión Internacional de Ferrocarriles es de carácter preponderantemente técnico, de ahí que sus dictámenes están casi todos relacionados con la construcción y mejora de la vía y del material móvil, por lo que los problemas de índole administrativa y comercial, como es la coordinación, tienen menos hueco reservado en sus decisiones.

### Unión de Servicios Automóviles de los Ferrocarriles Europeos

De moderna creación, esta entidad internacional reúne en su seno a las representaciones de aquellas redes ferroviarias, privadas o estatales, que han puesto en explotación líneas de transporte por carretera, principalmen-

te de viajeros. Por consiguiente, representan en realidad el parecer y los intereses de los propios ferrocarriles, que consideran antieconómica la competencia automóvil, estimando que solo deben establecerse servicios por carretera donde no exista el ferrocarril o los que afluyan al mismo.

Esta entidad que, por medio del "Europabus" explota líneas internacio-  
nales para el transporte de viajeros, tiene una intensa relación con las -  
agencias de viajes para intensificar el tráfico en sus servicios, tratando  
de anticiparse al establecimiento de aquéllos de viajeros por carretera que  
pudieran ser un incentivo para la iniciativa privada.

No puede decirse que la Unión realice servicios coordinados con el fe-  
rrocarril, sino que tiene en experimentación aquellas líneas o circuitos tu  
rísticos que pudieran explotarse por particulares y realizar una competen-  
cia a los caminos de hierro.

En la última reunión de Estokolmo, junio de 1955, acordó relacionar su  
política de explotación por carretera a las directrices que desarrolla la -  
Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

#### Asociación Internacional del Congreso de los Ferrocarriles

Se trata de otro organismo netamente ferroviario, pero como en su seno  
entran representantes de redes ferroviarias estatales y técnicos especialis-  
tas de la materia, sus conclusiones revisten un aspecto técnico y cientifi-  
co, muy notable, porque conceden gran importancia al perfeccionamiento del  
ferrocarril.

Así, en sus dicitámenes encontramos estudios muy interesantes sobre los  
containers o cofres transportadores, a la tarificación diferencial, a la ma  
yor velocidad de los trenes, a la mejora de tracción, a los embalajes cien-  
tíficos, transportes de puerta a puerta y otros.



En la sesión plenaria de la Asociación, Londres 1954, se llegó a las conclusiones siguientes:

"La técnica de los transportes están en continuo desenvolvimiento. Desde hace algunos años, especialmente después de la guerra, ha sufrido profundas transformaciones".

"Conviene considerar al ferrocarril como a cualquiera otra Empresa industrial, dándole amplias posibilidades en el empleo de la técnica de la carretera. No sería justo exigir al ferrocarril que disminuya sus gastos al tiempo que se limita su facultad de adaptación a las técnicas modernas y a las necesidades de la clientela".

Se declara partidaria de que el ferrocarril establezca un sistema de filiales autónomas para realizar transportes por carretera en combinación con el ferrocarril, tendente a evitar una futura competencia.

En la reunión de La Haya, junio de 1956, se aprobaron seis conclusiones, de las que destacamos las tres últimas, que se refieren a la coordinación de los transportes y que son éstas:

"Es imperativa la coordinación de los distintos medios transportadores. Las medidas de coordinación deben definirse dentro del terreno de la política general de los transportes, pero teniendo en cuenta que los ferrocarriles, por su contextura, no pueden actuar en un plan comercial como sus competidores".

"Los esfuerzos de las redes que tienden a relacionar el precio de coste de la explotación con la cuantía de las tarifas deben intensificarse en el mercado de los transportes, con el fin de abaratarlos y obtener una repartición más racional de tráfico entre los distintos medios transportistas".

"En el terreno de las tarifas hay que tratar de que cubran los gastos

de explotación, pero además separadamente para los sectores de viajeros o - de mercancías".

La Asociación llega a aconsejar el cierre de las líneas férreas que, por su difícil trazado, se explotan con déficit, considerando la posibilidad de asegurar el transporte por otro medio, tal que la carretera. De otra parte propugna restringir el transporte automóvil paralelo al ferrocarril, cuando éste no está saturado de tráfico, considerando el punto de saturación en el medio millón de unidades de tráfico por año y por kilómetro de línea.

#### Comité de Transportes de las Naciones Unidas

Son tan amplios los fines de esta entidad y tan reciente su creación - que, en realidad, sólo ha podido hacer un acopio de datos, eso sí en cantidad ingente, y establecer un programa de estudios de cada una de las facetas del transporte, que dentro de poco será la fuente de información de todo aquél que quiera conocer objetivamente un problema transportista.

En el terreno de la coordinación empieza por recomendar la "coordinación de las investigaciones", para obtener estadísticas y una información - amplia y objetiva, siguiendo el sistema de escuchar las necesidades o las - ideas de todos los que tocan el transporte: Estado, redes ferroviarias, empresas de transporte automóviles, de aviación, marítimos, usuarios, trabajadores, industriales, comerciantes y hasta la Prensa.

Para definir la conveniencia de realizar un transporte por ferrocarril o por carretera estudia el coste de la unidad de tráfico en uno y otro modo, compara los impuestos y cargas sociales de ambas y decide cual de los dos - elementos debe variar su explotación o cual ha de subsistir.

A los efectos de coordinar los transportes hace una consideración muy - transcendental, diciendo que el establecimiento de una tarifa reducida para

aumentar el tráfico es aceptable si su implantación es espontánea y voluntaria del que transporta, y añade que es ilegal, o mejor dicho antieconómico, el forzar al ferrocarril o a la carretera a establecer tarifas especiales para satisfacer una política gubernamental.

Por ello, se declara contrario al sistema coordinador en el que se recargan las tarifas de un medio transportista para que el tráfico se dirija por el otro.

Se decide también partidario de la libertad de elección de medio de transporte para el usuario, siempre que aquel se desarrolle en un ámbito económicamente sano, sin privilegios, sin monopolio y con vistas al interés general de la colectividad.

A finales del año 1956, el Comité de Transportes ha comenzado a actuar sobre datos firmes, dando a conocer un proyecto de pliego de condiciones para los transportes por carretera internacionales en Europa. Al mismo tiempo ha designado un Subcomité, que estudiará los siguientes puntos:

- a) Organización de la industria del transporte en los diversos países y medidas de coordinación tomadas por los gobiernos.
- b) Principios en que se ha inspirado la política de los transportes de estos gobiernos.
- c) Ventajas e inconvenientes de los distintos métodos que pueden aplicarse para llevar a cabo la coordinación de transportes.

Estima el Comité que debería establecerse una tarifa tipo que serviría de modelo para los transportes internacionales de mercancías, que sería puesta en vigor por acuerdo bilaterales o plurilaterales.

El Comité ha terminado un trabajo relativo a la terminología de los -

aparatos y dispositivos utilizados para el transporte coordinado y también - ha expuesto los precios de coste de la manipulación de los diferentes tipos de vehículos o aparatos que sirven o circulan indistintamente por ferrocarril o por carretera, proponiendo un sistema cómodo de importación temporal de los mismos.

### Conferencia Europea de los Ministros de Transporte

Esta reunión ha tenido por segunda vez en Bruselas, entre el 12 y el 17 de octubre de 1953, funcionando bajo la égida de la Organización Europea de Cooperación Económica (OECE).

Las resoluciones o acuerdos de esta Conferencia tienen un alcance internacional, europeo, y, por consiguiente, tienden a dar continuidad al transporte a través de las fronteras, con independencia del medio que se utilice para realizarlo.

Como cualquier decisión de la Conferencia implica la aprobación de los Gobiernos de los países interesados y la política es tan mudable, no parece ser que encuentre las facilidades que serían de desear, ya que existen otros más veteranos y más estables en su eficiente actuación. De todas maneras, en la reunión de París, mayo de 1957, han formado un ambicioso plan de inversiones, para adquirir material móvil ferroviario, mejorar las vías férreas y modernizar las carreteras europeas principales.

Desde el punto de vista coordinatorio de los transportes, declaró que - el Estado no puede comprometerse arbitrariamente en la explotación de un determinado medio de transporte, porque coarta la capacidad de los otros medios transportadores. También acordó que no deben iniciarse nuevos transportes - sin estar cubierta la capacidad de los existentes, cosa muy lógica porque va en contra de los intereses nacionales y porque ha motivado que ciertas Administraciones comprometan sus presupuestos.

Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU)

En el Congreso de Estokolmo, junio de 1956, donde acudieron delegados de 15 países, se reconoció el enorme perfeccionamiento de los vehículos automóviles y la mejora de los caminos, pero se lamentaron de que las regulaciones oficiales sean contrarias al desenvolvimiento del transporte por carretera, desconociendo su enorme importancia económica.

Ciertos Estados aumentan las trabas administrativas y por otra parte restringen el número de los servicios automóviles, principalmente donde estiman que realizan competencia al ferrocarril.

Se citan como prescripciones negativas la disminución de las dimensiones y carga de los vehículos, la prohibición de circular ciertos días de la semana, principalmente los sábados y domingos.

Esta entidad, respecto de la coordinación, estima que debe estudiarse una solución al problema, a base de una coexistencia pacífica entre los distintos medios de transporte terrestre, dentro del marco de una competencia razonable, en una atmósfera de emulación y de confianza recíproca. Resalta también, que esta coordinación ha de tener carácter voluntario para los interesados, incluso para los usuarios, que deben disfrutar de libertad al elegir el sistema transportador más conveniente a sus intereses.

La IRU preconiza que la industria del transporte por carretera sea privada y que se asegure por sí misma su economía, la libertad de elección de medios de transporte por parte del usuario y la igualdad de trato respecto a las tarifas.

En la reunión de junio de 1957, en París, se ha recomendado el acercamiento a los organismos europeos de la Sociedad de Naciones, por considerar que, aparte de su fuerza, se estudian los problemas objetivamente.

### Oficina Internacional del Trabajo

Este antiguo organismo, de carácter laboral, cuyas decisiones tienen generalmente, una directriz reivindicatoria de clase social, sólo preconiza - en lo que respecta a la coordinación de transportes la igualdad de protección social de los trabajadores de la carretera con los del ferrocarril.

Pero como en esta organización de los trabajadores predomina la representación de la actividad ferroviaria, demanda, respecto a la coordinación, la igualdad de las condiciones de trabajo en los diversos medios de transporte para evitar la competencia antieconómica, que es una manera de entender - la coordinación.

En junio de 1956, se reunieron en Ginebra los representantes obreros y patronales y acordaron redactar un Convenio de asistencia a los empleados y obreros de todos los medios de transporte, pero nada se acordó respecto de - la coordinación de éstos, cosa lógica, puesto que esta organización internacional no tiene carácter técnico.

### Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)

El tráfico aéreo se ha desarrollado tanto que ya se transportan anualmente por aire unos 150.000 millones de viajeros-kilómetro, 3.500 millones - de toneladas-kilómetro de mercancías y 900 millones de toneladas-kilómetro - de correspondencia.

Estas cifras significan una competencia importante para los transportes terrestres y marítimos a larga distancia, sin posible coordinación con el - transporte aéreo, puesto que éste tiene características muy especiales.

El transporte aéreo está alcanzando velocidades supersónicas, dando fa

cilidades al público en viajes de ida y vuelta, grupos colectivos, clase económica y otras, por lo que no es fácil que la IATA tome iniciativas en la coordinación que nos ocupa, pero nos obliga a reseñarla en un sentido competitivo.

--so0os--

*J. medio*

B I B L I O G R A F I A

ECONOMIES OF TRANSPORTATION. Russel E. Westmeyer  
LA COORDINATION TARIFAIRE. Gérard Dupont  
VERKEHRSPOLITIK. Fohr Von Bissing  
POLITICA DEI TRASPORTI. Septiembre de 1953  
UN ESSAI DE COORDINATION RAIL-ROUTE EN SUISSE. G. Dreyer  
LA COORDINATION DES TRANSPORTS SOUS L'ANGLE DU LIBÉRALISME. A. Schmid.  
CHAMBRE DE COMMERCE INTERNATIONALE. Abril de 1964  
RAILWAY AGE. Junio de 1961  
LA ECONOMIA ESPAÑOLA EN LOS PROXIMOS VEINTE AÑOS. 1958. Jesús Prados Arrarte.  
EIN AKTUELLES VERKEHRSWIRTSCHAFTLICHES PROBLEM. Hans Reinhard  
LA COORDINATION DES TRANSPORTS. M. Roger Hutter  
COORDINATIONE DEI TRASPORTI. R. Ariano  
MODERN TRANSPORT. Agosto de 1960  
LE POINT ACTUEL DE LA COORDINATION. M. Lebreton  
LE CHEMIN DE FER VIVRA. Roger Guibert  
THE TRANSPORT COORDINATION. Osborne Mance  
TRAFFIC WORLD. Diciembre de 1959  
TRANSPORTES POR CARRETERA. Joaquín Imedio  
CONGRESO PANAMERICANO DE FERROCARRILES. Diciembre de 1961  
ZEITSCHRIFT FÜR DEN EISENBAHNVERKEHR. Marzo de 1964  
HIGHWAY COSTS. C.B. Breed  
VERKEHRWISSENSCHAFT. H. R. Meyer  
ECONOMIA FERROVIARIA. M. K. G. Fenelon  
CODE DES TRANSPORTS. M. Paul F. Durand  
COMMUNAUTE ECONOMIQUE EUROPEENNE. Documents  
LES TRANSPORTS ROUTIERS INTERNATIONAUX. Pierre Vergnaud  
LES TRANSPORTS AU SOL. Pierre Michelet  
LA COORDINATION TARIFAIRE. L. Lohier

.../...



LES TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES. La Documentation Francaise

TRANSPORTATION RATES. H. G. Brown

LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX. Paul M. F. Durand

CONCURRENCE et COOPERATION du RAIL et de la ROUTE. U. I. C.

ECONOMIE DES TRANSPORTS. Conferencia de M. Fevre.

- - - - -

ARCHIV FÜR EISENBAHNWESEN. Berlin

BULETIN DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX. Berna

JOURNAL DES TRANSPORTS. Paris

MODERN TRANSPORT. Londres

TRANSPORTS. Paris

O B R A S   D E L   A U T O R

Transportes por Carretera

Tarifa general unificada (Renfe)

Tarifas especiales (Renfe)

Distancias ferroviarias

Legislación de Ferrocarriles y Carreteras

Anuario de los Ferrocarriles y de los Transportes Automóviles

Aritmética

Contabilidad general y de transportes

Terminología ferroviaria, en francés y en español

Tarifas generales de los ferrocarriles de vía estrecha

Tarifas especiales de los ferrocarriles de vía estrecha

Estaciones férreas españolas

Pueblos españoles sin estación férrea

Todos los tipos de locomotoras (Album Gráfico)

Revista "TRANSPORTES". Fundador y director.